

À pied, à vélo pour un Montréal en forme!

Montréal, physiquement active
**Consultation publique de la
Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports**



Vélo Québec

Novembre 2012

Contenu

Avant-propos

Quelques mots sur Vélo Québec

1— Diagnostic

2— L'approche Vélo Québec

3— Montréal, terreau fertile

4— Agir pour une ville active

5— Conclusion : l'importance d'agir ensemble

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de participer à la consultation *Montréal physiquement active*. Nous tenons à saluer l'initiative de la Ville à provoquer cette réflexion pour que soit mis en place un virage essentiel à la qualité de vie des Montréalais. Cette préoccupation à faire en sorte que les municipalités jouent pleinement leur rôle dans le mieux-être et la santé des citoyens est au cœur de notre mission et de l'ensemble de nos activités et événements depuis 45 ans.

Cette consultation est aussi pour notre organisation l'occasion de faire valoir les initiatives que nous mettons de l'avant quotidiennement pour faire bouger les Montréalais et l'ensemble des Québécois. Même si les années passent, nos objectifs restent les mêmes : faire bouger les gens en faisant valoir que l'on peut facilement intégrer l'activité physique dans la vie quotidienne. Notre gymnase, c'est la nature, c'est la ville. Notre programme d'exercice, c'est le trajet que l'on effectue chaque jour pour se rendre à l'école, au boulot, à l'épicerie à pied ou à vélo. Notre défi, c'est de gravir le chemin Camillien-Houde à la tombée du jour. Nos Jeux olympiques, ce sont les jours où les Montréalais envahissent les rues pour prendre part aux plus belles illustrations du *sport pour tous* que sont Le Tour de l'Île et Le Tour la Nuit!

Partenaires de longue date de la Ville de Montréal, nous souhaitons évidemment que cette consultation permette la mise en place de mesures et d'actions concrètes le plus tôt possible. Nous aimons profondément Montréal. Nous aimons aussi mettre au défi la Ville pour qu'elle soit meilleure. Si c'est ainsi, c'est que nous connaissons la capacité fantastique que peut démontrer l'Administration et ses équipes autour de projets porteurs. Dans ce dossier, nous sommes convaincus que Montréal peut faire preuve de beaucoup de leadership en mobilisant à l'interne ses différentes divisions et en tablant sur l'expertise formidable que l'on peut retrouver chez de nombreux organismes de la communauté montréalaise. C'est donc avec beaucoup d'espoir que nous souhaitons partager nos vues afin de mettre à profit les bons coups de Montréal et faire de cette ville la plus agréable à vivre au monde!

Comme vous le constaterez, les commentaires et les recommandations que nous formulons ici ne s'adressent pas uniquement à la Direction des sports de la Ville de Montréal. Ils s'adressent à la Ville dans son ensemble et particulièrement aux directions qui ont contribué à la réalisation du document préalable à la présente consultation.

Quelques mots sur Vélo Québec

Implanté à Montréal depuis 45 ans (1967), Vélo Québec emploie plus 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/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 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 d'élaboration d'un plan vélo. Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *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 sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'Île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements 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.

1— Diagnostic

Le diagnostic à partir duquel est amenée la présente consultation est bien documenté. Plusieurs facteurs sont en cause, d'où la complexité à trouver une solution qui puisse donner des résultats immédiats. Le document de consultation de la Ville fait référence aux principales causes de l'inactivité : les changements démographiques et le vieillissement de la population, l'abandon de certaines pratiques sportives encadrées, sans compter les mauvaises habitudes alimentaires prises dès l'enfance.

Nous ajouterons à cela la transformation importante de la forme urbaine, par l'aménagement de quartiers à faible densité, non seulement à l'extérieur de Montréal, mais également sur l'île. Cette transformation s'est accompagnée d'une forte motorisation des familles au cours des vingt dernières années. Même dans des quartiers centraux de Montréal, les choix urbanistiques ont souvent été contre toute logique de mobilité active. On a recréé dans ces nouveaux quartiers le même schéma que dans les quartiers de banlieue : une fonction à 100 % résidentielle qui fait que l'on demeure suffisamment loin des services pour qu'on soit légitimé de s'y rendre en auto. Cette transformation de la forme urbaine et cette motorisation croissante, variable bien sûr selon les secteurs de Montréal, ont eu pour conséquence d'hypothéquer gravement le temps traditionnellement dévolu aux déplacements de proximité à pied ou à vélo. Ajoutons à cela le navettage parental excessif résultant de la crainte, pour les parents, de voir leur progéniture trop exposée aux conditions de la circulation et l'on obtient le résultat que nous connaissons : inactivité chronique de certains groupes, excès de poids et maladies y étant associées.

Par ailleurs, dans son document de consultation, la Ville constate que probablement en parallèle avec ces transformations et la vie trépidante que nous vivons, on a assisté à une désaffection des citoyens pour le sport organisé. On a donc constaté les limites de l'approche sectorielle du sport organisé et du développement d'infrastructures traditionnelles qui a prévalu jusqu'à maintenant.

2— L'approche Vélo Québec

Vélo Québec fait bouger les gens depuis maintenant 45 ans! Cela a commencé par l'organisation d'excursions pour inciter les jeunes à faire du sport et à *voir du pays*. L'idée de faire de l'activité physique sans se ruiner, à proximité du domicile, et de redécouvrir le vélo marque ensuite les années 1970. C'est dans cet esprit qu'est créé en 1985 le premier Tour de l'Île de Montréal, prétexte rêvé pour faire sortir les *béciks du garage*, comme le chante si bien à l'époque le groupe Beau Dommage. Au même moment, Vélo Québec fait valoir sur de nombreuses tribunes l'importance pour le gouvernement et les administrations municipales de se préoccuper de la dimension populaire de l'activité physique et bien sûr du vélo. Nos joignons notre voix à tous ceux qui prônent le *sport pour tous* : il nous apparaît primordial de valoriser le sport et l'activité physique spontanée, sans trop d'encadrement, accessible au plus grand nombre possible, où chacun peut remporter sa médaille! Nous faisons valoir que c'est de la responsabilité des différents niveaux de gouvernements d'investir dans des infrastructures pour faciliter ces pratiques qui, sans être des amphithéâtres ou des arénas, peuvent apporter des bénéfices importants au plan social, de la santé et de l'environnement. Notre cri de ralliement devient : *On veut des pistes!* et nous saisissons toutes les occasions pour mettre le vélo dans les agendas des décideurs, des planificateurs et des ingénieurs. En bref, nous n'arrêtons pas!

L'effet Tour de l'Île

Le Tour de l'Île de Montréal et la Féria du vélo de Montréal traduisent probablement le plus concrètement et avec le plus de retombées directes cette campagne de mobilisation et de promotion autour des bienfaits de l'activité physique et du vélo sur la santé et sur l'environnement. Une campagne réalisée d'ailleurs avec l'appui essentiel de la Ville de Montréal depuis les débuts. Sans discours ronflant ni ton moralisateur, ces événements deviennent rapidement des invitations à s'activer et à découvrir sa ville avec sa propre énergie! En motivant des milliers de Montréalais et de Montréalaises à troquer leur automobile en faveur de leur vélo, le temps d'un festival cycliste urbain, nous réussissons aussi à inspirer plusieurs à adopter le vélo au quotidien. L'événement a même un effet d'entraînement. Des sondages réalisés au cours des années démontrent que La Féria du vélo de Montréal contribue dans une certaine mesure à accroître la mobilité active : selon les années, de 40 % à 47 % des participants font plus de vélo depuis leur première participation au Tour de l'Île de Montréal.

L'effet vacances actives

Avec l'organisation de la première édition du Grand Tour en 1994, nous communiquons l'envie de découvrir le Québec autrement et même de partir à la conquête du monde! Nous créons ainsi informellement un réseau de promoteurs des vacances actives et de la bonne forme. Encore une fois, nous n'enrôlons personne sous une bannière quelconque de mise en forme ou d'une thématique de vacances actives. Nous présentons plutôt le vélo comme une façon de vivre, une façon de découvrir de nouveaux horizons.

L'effet Route verte

Depuis 1995, la Route verte contribue à l'essor considérable du vélo au Québec, non seulement à Montréal, mais aussi dans des villes de toutes tailles. Pour plusieurs d'entre elles, la planification de la Route verte et son intégration dans les schémas d'aménagement deviennent le premier geste concret pour le vélo envers leurs citoyens ou les visiteurs. Cela permet d'intégrer l'itinéraire national dans la planification du développement du territoire de la municipalité ou de la municipalité régionale de comté (MRC). Au-delà de sa fonction récréotouristique, la Route verte est, dans les milieux urbanisés et même dans de plus petites localités, une façon de valoriser les déplacements actifs dans la vie quotidienne. Avec une haute notoriété, la Route verte devient le fil conducteur de la mobilité active à travers le Québec et la bougie d'allumage au développement d'infrastructures cyclables à travers tout le Québec. Pour

les cyclistes du Québec, la Route verte est un élément de fierté incontestable. Par ses différents visages, elle rejoint tous les publics.

L'effet Mon école à pied à vélo

Si on souhaite faire évoluer la société vers de nouvelles références, de nouvelles habitudes, il faut travailler avec la jeunesse. Les démarches *Mon école à pied, à vélo* et *À pied, à vélo, ville active* vont dans ce sens. Et en plus de rejoindre les jeunes sur le thème des déplacements actifs sur le chemin de l'école, c'est toute une communauté que nous rejoignons également : parents, professeurs, éducateurs, administrateurs scolaires, planificateurs de la mobilité et administrations municipales. Voilà un autre exemple d'initiative à laquelle se sont déjà joints avec enthousiasme et en apportant des collaborations concrètes plusieurs arrondissements de Montréal.

3— Montréal, terreau fertile

Malgré le diagnostic posé en introduction à la présente consultation, nous ne partons tout de même pas de zéro.

Globalement, au cours des dernières années, Montréal s'est doté de plusieurs outils et orientations qui contribuent directement ou indirectement à favoriser un meilleur cadre de vie et la santé. Il s'agit notamment des plans ou politiques suivantes :

Le **Plan de transport** (2009)

Le **Plan de développement durable de la collectivité montréalaise** (2010-2015)

Le **Plan d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine** (2012)

Le récent **plan d'action municipal pour les aînés** 2013-2015, réalisé dans le cadre de la démarche *Municipalité amie des aînés*. Cette démarche vise entre autres à promouvoir les saines habitudes de vie dans un contexte de vieillissement actif.

À ces démarches, il faut ajouter de nombreuses initiatives qui émergent directement de certains arrondissements :

- Politique en faveur des saines habitudes de vie (arr. Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce)
- Politiques contribuant aux saines habitudes de vie des arrondissements de Verdun, Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent
- Plan de Quartiers verts, actifs en santé

Et lorsque nous regardons Montréal à vue de vélo, les choses bougent aussi. Au fil des ans, le vélo est devenu partie intégrante du paysage montréalais. Le vélo est attractif et sa popularité s'explique de différentes façons. Le déploiement de pistes et de bandes cyclables, l'instauration de stationnements sur la place publique (rues commerciales, stations de transports publics, édifices à bureaux, etc.), l'animation urbaine que génère la Féria du vélo de Montréal, l'avènement du BIXI, tout cela a façonné le Montréal vélo et a démocratisé le vélo. C'est un peu sur cette base que le prestigieux blogue *Copenhagenize.com* classait Montréal au 8^e rang des villes de vélo urbain au monde et première en Amérique.

Si cela est facilement observable d'un simple coup d'œil, la plus récente édition de *L'état du vélo au Québec – Zoom sur Montréal (2010)* le confirme aussi. Plus de la moitié de la population adulte de l'île (52 %, soit 731 000 personnes) fait du vélo, une hausse de 10 % par rapport à 2000 et à 2005, alors que 36 % de la population adulte utilise le vélo au moins une fois par semaine.

Moyen de transport efficace, véhicule de la découverte urbaine par excellence, le vélo au quotidien est adopté chaque année par un nombre grandissant de Montréalais et de Montréalaises. Le pourcentage d'adultes cyclistes qui choisissent ce mode de transport a connu une progression importante, passant de 25 % à 53 % entre 2000 et 2010. 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, comme c'est le cas dans les quartiers centraux de Montréal. Cette part est de 2,2 % pour l'île de Montréal, avec un sommet de 9,7 % dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Nous disions donc, Montréal, terreau fertile? Et cela c'est sans compter que près de 30 % des travailleurs demeurent à moins de 5 km de leur lieu de travail. Le potentiel de l'utilisation des transports actifs est donc réel et nous croyons que tout est en place pour faire encore davantage.

4— Agir pour une ville active

Le diagnostic est clair, les effets néfastes de la sédentarité sont connus, documentés et prouvés. Il faut passer en deuxième vitesse! Faire de Montréal une ville plus active représente des bénéfices majeurs pour ses citoyens de façon individuelle, mais aussi pour l'attractivité de Montréal auprès des familles, travailleurs et entreprises.

Même si Montréal ne peut pas tout faire, elle peut en faire beaucoup. La ville n'est ni un ministère de la Santé, ni un ministère de l'Environnement, mais elle a le pouvoir très direct d'agir sur ces choses qui font le quotidien de tous ses citoyens. Elle a le pouvoir d'agir sur la forme urbaine, l'aménagement des places publiques, des lieux de marche et des voies cyclables, sur l'organisation du transport et des loisirs. Et ce ne sont là que quelques exemples des champs de compétence qui peuvent être utilisés pour rendre la ville plus active.

Dans ce contexte, nous croyons que la mobilité active devrait être au centre de la stratégie pour rendre Montréal plus active. Une stratégie qui mettrait à profit le pouvoir promotionnel extraordinaire des événements de participation et le déploiement des infrastructures qui rendent la ville plus conviviale à pied et à vélo.

Nous l'avons vu, Montréal est déjà munie de plusieurs politiques et outils de planifications qui vont déjà dans ce sens. Nous croyons que la Direction des sports aurait tout avantage à s'arrimer à tous ces plans et politiques plutôt que de faire cavalier seul.

Orientation 1 : pour une participation accrue

Il n'est pas simple d'avoir une solution unique pour combler les besoins en activité physique d'une population aussi diversifiée que celle de Montréal. Les perceptions, les origines culturelles, les habitudes, l'âge, les conditions socio-économiques sont autant de facteurs qui conditionnent le fait qu'on soit ou non actif dans la vie de tous les jours. Des facteurs qui déterminent aussi l'importance que l'on accorde à notre santé et notre condition physique.

Nous croyons que l'environnement dans lequel nous vivons est un facteur déterminant dans les habitudes que nous pouvons développer. C'est par là que nous devrions commencer. Un quartier où les rues ne sont pas que des obstacles ni des générateurs de bruits est en général plus propice aux déplacements à pied. Le fait de pouvoir accéder, par des rues tranquilles, vers les principaux axes cyclables peut aussi devenir un incitatif important aux déplacements actifs quotidiens. Lorsque l'on se préoccupe de rendre plus conviviaux et sécuritaires les déplacements à pied et à vélo vers l'école, c'est aussi toute une communauté que nous rejoignons : enfants, parents, enseignants, éducateurs, jeunes et moins jeunes.

Mesures que nous proposons :

1) Appuyer toute initiative qui encourage les déplacements actifs des jeunes et leurs parents sur le chemin de l'école, tel le programme *À pied, à vélo, ville active*. Ces initiatives non seulement permettent de transformer des environnements, mais favorisent la mobilisation de toute la communauté (écoles, familles, citoyens des quartiers) en faveur de la mobilité active.

2) S'assurer de la mise en œuvre de la Charte du piéton

La Charte du piéton est de loin la composante du Plan de transport qui a la portée la plus universelle. Les mesures et les interventions qu'elle suppose ont des effets bénéfiques pour les enfants, les adultes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et toute personne qui se déplace, à un moment ou l'autre. Certaines mesures nous apparaissent prioritaires :

- réduction de la largeur des traversées
- implantation de mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels
- développement des itinéraires menant vers des lieux d'activité fréquentés par les piétons (traverses des voies ferrées, par exemple)
- entretien adéquat des trottoirs et des places publiques, hiver comme été.

3) Appuyer et valoriser les événements participatifs qui contribuent à la promotion de l'activité physique. Pour les effets qu'ils génèrent et les habitudes qu'ils contribuent à modifier, les organisateurs d'événements participatifs comme la Féria du vélo de Montréal ou le Marathon de Montréal sont une richesse incroyable pour cette ville. Les retombées pour la bonne forme que génèrent ces événements seraient impossibles à reproduire autrement. Il est absolument nécessaire que la Ville assure et bonifie son appui à ces organisations.

4) Apprivoiser l'hiver

Avec les automnes de plus en plus cléments et les printemps hâtifs que nous connaissons, il est temps de revoir, selon Vélo Québec, les façons de faire pour permettre aux cyclistes d'avoir accès aux voies cyclables le plus longtemps possible. Au cours des dernières années, des progrès ont été faits. La période d'ouverture des voies cyclables est passée du 15 avril au 1^{er} avril et celle de la fermeture du 1^{er} au 15 novembre. Il faut maintenant passer à une autre étape en pérennisant davantage le réseau cyclable : transformer les sections temporaires du réseau – celles avec les bollards – en sections permanentes, établir des politiques de déneigement coordonnées entre la Ville et les différents arrondissements et utiliser du marquage longue durée pour rendre plus visibles les bandes cyclables sur rues qui sont théoriquement dégagées avec les opérations de déneigement habituelles. Ce besoin d'avoir un réseau cyclable quatre saisons est motivé non seulement par des saisons plus clémentes, mais aussi par un nombre sans cesse grandissant de cyclistes sur le réseau et dans les rues de la métropole.

Vélo Québec suggère à la Ville de revoir ses normes de déneigement des pistes cyclables afin de rendre le vélo possible à l'année.

5) Offrir des lieux de pratique du vélo de montagne pour amener les jeunes à bouger

L'expérience de plusieurs villes nord-américaines (Cleveland, New York (Highbridge Park), Seattle, Vancouver, Sherbrooke) a démontré qu'il était possible d'aménager en milieu urbain des pistes de pompe (*pump tracks*) ou des sentiers de vélo de montagne, des équipements qui, à coup sûr, attirent les jeunes qui trop souvent sont difficiles à faire bouger. Dans cet esprit et dans celui de favoriser le loisir de proximité, nous croyons que Montréal pourrait appuyer un cadre de pratique de vélo de montagne en milieu urbain. Cela pourrait se traduire par l'implantation de parcs d'habileté (*pump tracks*) en certains lieux et par l'élaboration d'un plan directeur du vélo de montagne dans certains parcs et espaces publics.

Orientation 2 : pour des environnements urbains favorables

Les premières pistes cyclables ont été aménagées il y a une trentaine d'années à Montréal, à une époque où le vélo était principalement utilisé à des fins de loisir. Peu à peu, elles sont devenues des axes de transport et, par surcroît, de plus en plus utilisées, si bien que les cyclistes montréalais font aujourd'hui 82 % de leurs déplacements à vélo sur le réseau cyclable. Les enquêtes réalisées par les chercheurs de l'Université McGill notamment (Miranda-Moreno, Nosal. 2010) démontrent que le nombre de cyclistes présents sur les infrastructures cyclables de Montréal, en comparaison avec 2008, augmente de 20 à 27 % en 2009 et de 35 à 40 % en 2010. Les débits véhiculaires sur les pistes sont tels qu'on assiste à une certaine forme de congestion du réseau : en moyenne, 4000 cyclistes empruntent la piste nord-sud chaque jour

(900 000 par année). La piste Claire-Morrisette reçoit 1,2 million de cyclistes par année et celles des rues Rachel et Berri, près d'un million chacune, une augmentation dans les deux cas de plus de 20 %. Lorsqu'un nouvel axe apparaît, il est pris d'assaut. La bande cyclable Saint-Urbain (sens unique vers le sud) est empruntée par 500 000 cyclistes par année, autant que la piste nord-sud en direction sud seulement. Les bandes cyclables récemment aménagées sur la rue Laurier ont permis d'augmenter de 125 % l'achalandage cycliste dans cet axe (de 980 à 2200 cyclistes quotidiennement). Et la liste pourrait s'allonger puisque le trafic cycliste a augmenté à peu près partout. Le déploiement du système de vélos en libre-service a également contribué à augmenter le nombre de déplacements à vélo. En 2012, avec ses 400 stations, ses 5000 vélos et ses 49 000 abonnés, BIXI constitue un apport substantiel sur le réseau, d'autant plus que l'on sait que BIXI a contribué à mettre en selle des gens qui n'avaient jamais fait l'expérience du vélo urbain au quotidien. Et si BIXI n'existait pas, 3 % seulement de ses utilisateurs se seraient déplacés à vélo.

Donc, le réseau est non seulement utilisé, il est très sollicité. Sous un angle d'ingénierie de la circulation, on dirait que **la capacité du réseau est atteinte**. Ce que l'on peut dire également, c'est que le déploiement des aménagements cyclables (voies, pistes, stationnements) ne suffit pas à la croissance de l'usage.

Mesures que nous proposons :

- Accélérer le déploiement du Plan de transport, particulièrement tout ce qui concerne le plan vélo. Le rapport coût/bénéfices de ces aménagements est indéniable : bon pour l'apaisement des quartiers, bon pour la forme, facilite et encourage les déplacements actifs.

- Activer la mise en place des plans locaux de déplacement. Jusqu'à maintenant, trois arrondissements seulement ont fait un plan local de déplacement à la suite du plan de transport. Il s'agit d'un outil majeur pour planifier à long terme et favoriser la transformation des quartiers en faveur de la mobilité active.

- Étendre les mesures d'apaisement de la circulation non seulement dans les zones scolaires, mais aussi dans les secteurs d'habitations denses et les complexes immobiliers (ex. : résidences pour personnes âgées, hôpitaux, etc.). Ces aménagements donnent naissance à des rues qui viennent compléter le réseau cyclable et qui favorisent la mobilité active.

• Lieux de pratique du vélo

1) *les parcs* : reconnaître l'importance des parcs dans l'apprentissage du vélo, notamment pour les enfants et les personnes moins habiles physiquement.

2) *les grands parcs* : c'est souvent à vélo que l'on peut le mieux accéder à plusieurs des grands parcs de Montréal et le mieux s'approprier ces espaces. Il est important de bien connecter les grands parcs au réseau cyclable et y créer des aménagements assurant une bonne cohabitation avec les autres usagers.

3) *les lieux de pratique sportive* : Montréal a la richesse de pouvoir offrir, à très faible coût, certains lieux qui se prêtent merveilleusement bien à la pratique sportive et à l'entraînement : le circuit Gilles-Villeneuve et le chemin Camillien-Houde.

Nous proposons :

- pour le circuit Gilles-Villeneuve, d'augmenter les périodes offertes pour la pratique libre et l'entraînement

- pour le chemin Camillien-Houde, de décréter dès 2013 « Les dimanches matin de Camillien-Houde », une période où cette voie serait fermée à toute circulation automobile.

•Accélérer la réalisation de deux projets emballants :

1) *le Réseau vert, d'une rive à l'autre* : il s'agit de ce sentier cyclable qui traverserait l'île du nord au sud, en parallèle avec l'emprise ferroviaire du CP, et dont seulement trois kilomètres existent actuellement. En plus de devenir, avec la piste du canal de Lachine, le plus long parc linéaire sans interruption à Montréal, cet aménagement constituerait un legs extraordinaire dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal.

2) *la ceinture de l'île* : le fameux Tour de l'Île est un projet auquel les cyclistes rêvent depuis longtemps et qui n'est encore qu'un itinéraire inachevé. Nous proposons que la Ville de Montréal remette à son agenda ce projet porteur pour la bonne forme et la découverte touristique de Montréal.

5— Conclusion

L'importance d'agir ensemble

Au terme de cette importante consultation, il se sera dit beaucoup de choses. Plusieurs idées auront été formulées à partir du diagnostic posé et de la complexité selon laquelle fonctionne la société d'aujourd'hui. Il faudra évidemment faire des choix et opter pour une vision et des orientations qui pourront donner des résultats concrets. Cette vision devra mobiliser tous les services de la Ville et être prise en considération dans la planification des interventions municipales. Elle devra tenir compte de tous ces plans, politiques et programmes qui ont été développés à Montréal pour favoriser la mobilité des citoyens et la qualité de vie des familles. Il faudra chercher à favoriser les orientations et les actions qui facilitent le rapprochement des départements et divisions internes de la Ville et qui facilitent également la concertation entre les différents arrondissements. À cette concertation à l'intérieur même de l'appareil municipal, nous souhaitons que soient prises en compte aussi les alliances complémentaires qui mettent à profit le savoir-faire de plusieurs organismes du milieu, qui mettent de l'avant des programmes et des événements qui font bouger les Montréalais. Enfin, nous croyons important aussi que cette démarche s'arrime au Plan de développement de Montréal qui s'élaborera prochainement.