

Vélo et mobilité active dans le contexte du Plan de développement de Montréal

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal



Vélo Québec

Septembre 2013

CONTENU

| | |
|---|----|
| Avant-propos | 3 |
| Introduction | 4 |
| 1- La culture vélo, un atout pour Montréal! | 5 |
| 2- Être conséquent avec les gestes posés | 6 |
| 3- Aménager la ville pour les gens plutôt que pour l'auto | 9 |
| Conclusion | 10 |

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation sur le Plan de développement de Montréal. Implantée à Montréal depuis 46 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 à 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 la 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 *À pied, à vélo, ville active!*, 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.

Introduction

Il est difficile de prendre part à cette consultation sans formuler, d'entrée de jeu, notre souhait le plus cher, c'est-à-dire que le Plan de développement de Montréal (PDM) tienne réellement compte des résultats de l'ensemble des consultations qui se sont déroulées ces dernières années à Montréal. Le document de consultation du PDM se veut rassurant à cet égard et nous l'apprécions :

« La vision proposée dans le présent document intègre les éléments porteurs des principaux plans et politiques municipaux adoptés par la Ville au cours de la dernière décennie... »

Suite à l'extraordinaire mobilisation et à l'adhésion qu'ont suscitée récemment la consultation et l'adoption qui a suivie du PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal, nous avons un peu une impression de *déjà vu*. Avec le PMAD et tous ces plans qui ont été adoptés ces dernières années, le Plan de développement de Montréal (PDM) ne peut malheureusement prétendre tout réinventer. Par contre, nous nous serions attendus à l'identification d'objectifs plus précis et plus ambitieux, à une vision qui tienne compte de la réalité 2013 et qui amène réellement Montréal plus loin. À ce titre, nous sommes de tout cœur avec le constat qu'avance le Conseil régional de l'environnement de Montréal. En fait le PDM devrait exprimer le besoin à combler les retards que nous pouvons tous observer pour l'ensemble des planifications des dernières années.

Au cours des dix dernières années, Vélo Québec a eu l'occasion à plusieurs reprises de faire valoir ses préoccupations à faire de Montréal une ville de mobilité durable et une ville vélo d'avant-garde. Voici nos principales interventions :

Novembre 2012

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

Avril 2012

Consultation publique sur le financement du transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal - Avril 2012

Septembre 2011

Consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal

Août 2007

Consultation publique sur le projet de Plan de transport de la Ville de Montréal

Août 2006

Étude publique du projet de *Charte du piéton de Montréal*

Septembre 2005

Étude publique du portrait et des diagnostics du *Plan de transport de Montréal*

Juin 2004

Consultation publique sur la version préliminaire du *Plan d'urbanisme de Montréal*

1- La culture vélo, un atout pour Montréal!

Le vélo est parti intégrante du paysage montréalais. Le déploiement de voies 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 fait que le vélo est partout. C'est un peu sur cette base que le prestigieux blogue *Copenhaguenize.com* classait cette année Montréal au 11^e rang des villes de vélo urbain au monde et la première en Amérique!

Si cela est facilement observable au simple coup d'oeil, la plus récente édition de *L'état du vélo au Québec – Zoom sur Montréal (2010)* le confirme, chiffres à l'appui. Plus de la moitié de la population adulte de l'île (52%, soit 731 000) fait du vélo, une hausse de 10% par rapport à 2000 et à 2005 et 38% de la population adulte (6 à 74 ans) 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 des quartiers centraux de Montréal. Cette part est de 2,2% pour l'Île de Montréal, avec un sommet à 9,7% dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Tout cela fait que le vélo est devenu un trait de la culture montréalaise, probablement plus que dans toute autre ville ailleurs en Amérique du Nord. Lorsqu'il s'agit de traiter d'une vision de développement, nous croyons que ce fait doit être considéré comme un atout réellement propre à Montréal.

2- Être conséquent avec les gestes posés

Plusieurs des outils de planification adoptés par l'administration montréalaise ces dernières années identifient l'usage du vélo comme une contribution, directe ou indirecte à l'amélioration du cadre de vie et de la santé. Il s'agit notamment des plans ou politiques suivantes :

Le **Plan de transport** (2008)

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. Quelques exemples :

- 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

Nous réitérons, sur chaque tribune qui nous le permet, qu'il ne faut pas perdre de vue certains des objectifs associés à ces documents qui ne sont pas encore atteints ou qui le sont que partiellement. Par exemple :

Augmentation de la part modale des transports collectifs : augmenter la part modale des transports collectifs de 10 % d'ici 2021 et de 15 % d'ici 2031 (Communauté métropolitaine de Montréal, en 2012, Plan métropolitain d'aménagement et de développement)

Réduction de la circulation automobile : réduire la circulation automobile à destination du centre-ville de 20 % d'ici 2020 (Agglomération de Montréal, Plan de transport de Montréal 2008)

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.

En ce qui concerne le vélo plus particulièrement, nous nous référons toujours à la cible du Plan de transport, soit de doubler le réseau cyclable. Les premières pistes cyclables ont été aménagées il y a une trentaine d'années à Montréal à une époque où le vélo était perçu davantage comme une forme 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 82% de leurs déplacements sur le réseau cyclable. Les enquêtes réalisées par les chercheurs de l'Université McGill (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 4 000 cyclistes (pointes à 8 000) empruntent la piste Nord-Sud chaque jour (900 000 par année). La piste Claire-Morissette, elle, reçoit un million des cyclistes par année. 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 2 200 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 5 000 vélos, ses 49 000 abonnés, BIXI a enregistré 4,4 millions de déplacements. Voilà un apport substantiel sur le réseau, d'autant plus que l'on sait que le BIXI a contribué à mettre en selle des gens qui n'avaient jamais fait l'expérience du vélo urbain au quotidien. En fait, 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.

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. Alors que la Ville n'a réalisé que 186 des 400 km de voies cyclables prévus en 5 ans, Montréal doit s'engager à réaliser ces travaux d'ici 2015, à raison de 50 nouveaux kilomètres par année. Et à cet objectif de kilométrage de voies cyclables, nous suggérons d'ajouter un objectif en terme de part modale-vélo à atteindre à Montréal comme nous l'avons fait dans le contexte des élections municipales de cet automne¹. D'ici 2021, Montréal devrait viser une part modale pour le vélo de :

- 5 % pour l'ensemble de l'île, ce qui se traduit par :
- 10% dans les quartiers centraux qui regroupent 40% de la population de l'île, soit 700 000 personnes²
- 15% pour l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Nous proposons également les actions suivantes:

1) activer la mise en place des plans locaux de déplacement. Jusqu'à maintenant, trois arrondissements seulement ont fait un plan local de déplacement conformément aux souhaits exprimés dans le Plan de transport de Montréal. Il s'agit d'un outil majeur pour planifier à long terme et favoriser la transformation des quartiers en faveur de la mobilité active.

2) 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 plus calmes qui viennent compléter le réseau cyclable et favorisent la mobilité active.

3) légitimer l'usage du vélo dans certains lieux publics :

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

- *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.

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

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

Pour le chemin Camillien-Houde, nous proposons de décréter dès 2014 « Les dimanches matin de Camillien-Houde », une période où cette voie serait fermée à toute circulation automobile, entre les mois d'avril et de novembre.

5) 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 Le vélo dans l'avenir des villes – Propositions 2014-2021 de Vélo Québec, Septembre 2013.

² Côte-de-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Le Sud-Ouest, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Rosemont-La-Petite-Patrie, Verdun, Ville-Marie et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.

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 de 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.

Enfin, nous proposons :

6) d’accélérer la réalisation de deux grands projets emballants :

- *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.

- *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.

3- Aménager la ville pour les gens plutôt que pour l'auto

Parce que le PDM se veut une vision, on se doit d'être ambitieux et viser haut en termes de qualité de milieu de vie tant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants et les visiteurs. Tout comme le soutient le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), il faut viser des objectifs élevés concernant notamment la réduction du taux de motorisation et l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs, une vraie densification des secteurs de type «banlieue» sur l'île et l'arrêt complet de développement de nouveaux quartiers qui n'offriraient pas le transport en commun à ses futurs résidents de même qu'une meilleure gestion de l'offre de stationnement.

Le projet de PDM précise :

...« La Ville de Montréal doit aussi étendre son réseau cyclable de manière à relier les milieux résidentiels aux secteurs d'emploi, d'étude et de loisir. Pour être efficace et attrayant et pour encourager l'usage du transport collectif, le réseau cyclable doit permettre des liaisons sécuritaires, être pourvu de stationnements pour vélos en nombre suffisant et favoriser un rabattement des cyclistes vers les stations de métro et les gares de train ».

Selon nous, il faut donner plus de force à cette volonté « d'aménager la ville en fonction des cyclistes et des piétons ». L'aménagement de voies cyclables et l'apaisement de circulation sont des façons de favoriser l'usage du vélo et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Cependant, il faut coupler ces intentions avec des objectifs clairs comme nous l'avons exprimé plus tôt.

À la rubrique « Travailler et étudier à Montréal », il est nécessaire de souligner l'apport de BIXI en complément avec les transports publics comme facteur majeur qui ajoute à l'offre en mobilité durable des travailleurs et étudiants à Montréal. Il faut préserver et développer davantage le vélo en libre-service et s'assurer sa pleine intégration à l'offre en transport collectif.

En ce qui concerne justement les transports collectifs, nous réitérons ce que nous avons fait valoir lors de la consultation sur le PMAD, à savoir l'importance d'investir dans le transport collectif et réduire la place de l'auto.

Enfin, nous croyons que lorsqu'il est question d'aménager la ville, il est nécessaire que soit toujours présente cette idée de remplacer graduellement les déplacements individuels en auto par le transport collectif et les modes actifs que sont la marche et le vélo. Au cours de dernières années, Montréal s'est embellie. Le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Quartier des spectacles, la Place d'Armes et en sont autant d'illustrations. La piétonisation de la rue Ste-Catherine en est une autre. Malheureusement, ces transformations ne se sont pas toujours faites en considérant réellement la place du vélo. Dans certains cas, on a même cherché à l'exclure. Ce fut le cas notamment lors du réaménagement de la rue de la Commune et plus récemment du Quartier de spectacles, avant qu'on ne concède d'aménager une piste temporaire lors des événements et différents festivals. Il faut revoir ces façons de faire et prendre l'exemple des villes européennes les plus inspirantes où l'urbanisme, tout en limitant l'accès à l'auto dans les centres, tient compte de tous les modes actifs. Les hésitations dont nous sommes encore témoins par exemple avec la construction du CSUM (augmentation du trafic et difficulté à intégrer le vélo,

notamment la voie cyclable actuelle de Maisonneuve) ne devraient plus être. Tous les projets de développement urbain du centre-ville ou hors du centre-ville doivent tenir compte du vélo, soit en l'intégrant, soit en prévoyant des parcours qui sont réellement cyclables, soit en prévoyant suffisamment de parking vélo.

Conclusion

Au terme de cette consultation, il se sera dit beaucoup de choses : bien des préoccupations qui ont été exprimées ces dernières années par de nombreux organismes passionnés par Montréal. Si l'exercice conduisant à l'élaboration du Plan de développement de Montréal permet de bien amalgamer l'ensemble des plans et des politiques adoptées au cours de dernières années et qu'il identifie des objectifs ambitieux, nous pourrions dire : mission accomplie. C'est ce que nous souhaitons, passionnés que nous sommes pour cette ville qui a de grands atouts et qui mérite de figurer au palmarès des grandes villes du monde où il fait bon vivre.