
**Mémoire de Vélo Québec
sur la version préliminaire
du Plan d'urbanisme de Montréal**

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal



Juin 2004

Table des matières

Avant propos.....	3
Introduction	5
L'importance des réseaux de transport.....	7
Le réseau et les infrastructures cyclables pour la mise en valeur du territoire.....	7
A) Compléter le réseau pan-montréalais de voies cyclables.....	7
B) Le vélo et les autres actions relatives aux réseaux de transport	10
La contribution du vélo à l'atteinte des autres objectifs du Plan d'urbanisme	12
Bibliographie	17

Avant propos

Vélo Québec est une organisation fondée en 1967 et vouée au développement du vélo à des fins de transport, de loisir et de tourisme. Vélo Québec est à l'origine du **Tour de l'Île**, d'une maison d'édition, **Les Éditions Tricycle**, et de la mise en place d'une Maison des cyclistes, lieu d'emploi d'une cinquantaine de personnes (près d'une centaine en période printanière et estivale), située au nord du parc La Fontaine. Vélo Québec est également responsable, à l'aide de différents partenaires régionaux, du déploiement de la **Route verte**.

Vélo Québec est un partenaire de la Ville de Montréal et de différents organismes régionaux pour l'élaboration et la réalisation de plusieurs études et projets ayant trait à la pratique et à l'utilisation du vélo à Montréal. Par exemple, en 1998, Vélo Québec lance le *Réseau vélo métropolitain* visant à créer dans la grande région de Montréal un réseau cyclable d'envergure métropolitaine. En 1999, Vélo Québec publie une étude sur la *Complémentarité entre le vélo et les transports publics*. En 2000, pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport, Vélo Québec dépose une étude sur *l'Accessibilité à vélo aux lieux d'intermodalité*. En 2003, une étude sur les *Aménagements requis pour compléter la voie de ceinture de l'île* est remise à la Ville de Montréal par Vélo Québec. Également en 2003, Vélo Québec publie, avec la collaboration du ministère des Transports du Québec et du Secrétariat au loisir et au sport, la troisième édition de son *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*. Enfin, Vélo Québec a récemment déposé à la Ville de Montréal, une étude sur l'accessibilité à vélo au centre-ville de Montréal.

Vélo Québec jouit donc d'une excellente réputation auprès de nombreux partenaires et dispose d'une vaste expertise en ce qui a trait au vélo et à l'aménagement des voies cyclables au Québec, au Canada et à l'étranger.

Introduction

À Montréal, plus d'un demi-million de cyclistes enfourchent leur vélo au moins une fois par semaine et 140 000 d'entre eux l'utilisent comme moyen de transport principal ou occasionnel. Le parc cyclable montréalais est constitué de quelque 350 km de voies, dont la majeure partie a été construite dans les années 1980.

Ces faits ont permis à Montréal d'être désignée, par le magazine *Bicycling* en 1992, comme ville cyclable par excellence en Amérique du Nord et la version préliminaire du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal lui confirme ce titre. Afin de lui assurer ce statut, la ville reconnaît le vélo comme un moyen de transport à part entière. Le plan d'urbanisme prévoit, entre autres, l'implantation d'un lien cyclable traversant le centre-ville¹, le parachèvement de la voie de ceinture de l'île de Montréal et de la Route verte et l'ajout de nouveaux liens nord-sud sur l'île. De plus, le Plan d'urbanisme suggère la mise en place d'aires de stationnement pour vélos, notamment aux abords de certaines stations de métro et gares.

De façon plus globale, le Plan d'urbanisme a pour but d'assurer que l'aménagement de Montréal soit orienté sur le développement durable. Comme le vélo et les aménagements nécessaires à sa pratique s'inscrivent parfaitement dans une approche de développement durable, ce mémoire présentera l'apport que le vélo pourrait avoir pour l'atteinte de certains objectifs qui le concernent indirectement comme la réduction des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

Vélo Québec présente ici son opinion sur les différents aspects et objectifs du Plan d'urbanisme qui concernent le vélo, les autres modes

¹ Le plan d'urbanisme mentionne un lien cyclable traversant le centre. Nous spécifions qu'il serait pertinent de préciser qu'il s'agit du centre-ville.

de transport, l'aménagement et l'environnement. Pour l'atteinte de ces objectifs, nous proposons différentes options d'aménagement. Certaines avaient déjà été identifiées par la Communauté urbaine de Montréal dès 1982 (CUM, 1982), mais également en 1994 dans le *Plan directeur du réseau vert* (Ville de Montréal, 1994) et en 1996 dans *Les orientations et plans d'action des voies cyclables de Montréal* (Ville de Montréal, 1996).

L'importance des réseaux de transports

Le Plan d'urbanisme de Montréal accorde une importance particulière au transport et il en fait un outil de consolidation et de mise en valeur du territoire. Vélo Québec considère que le vélo et les infrastructures adéquates nécessaires à sa pratique contribuent grandement à l'atteinte de cet objectif. Le vélo est en effet utilisé sur tout le territoire de l'île de Montréal pour des motifs tant récréatifs et touristiques que comme moyen de transport utilitaire pour se rendre au travail, à l'école, etc.

Le réseau et les infrastructures cyclables pour la mise en valeur du territoire

A) Compléter le réseau panmontréalais de voies cyclables

Parmi les actions qui sont proposées pour mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés, Vélo Québec se réjouit particulièrement de l'**action 3.4** : « **Assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau panmontréalais de voies cyclables** ».

Pour réaliser cette action, le Plan d'urbanisme prévoit les moyens de mise en œuvre suivants :

- Parachever le réseau panmontréalais;
- Compléter la voie de ceinture de l'île intégrant les liens interrives ainsi que la Route verte qui relie les régions du Québec les unes aux autres;
- Implanter un lien cyclable à travers le centre-ville;
- Prévoir un lien cyclable entre le lac Saint-Louis et le parc-nature du Bois-de-Liesse;

- Intégrer de nouvelles voies cyclables aux liens routiers à parachever ou à réaménager;
- Mettre en place des mesures appropriées favorisant la circulation sécuritaire des cyclistes.

Vélo Québec appuie ces moyens de mise en œuvre et encourage la Ville de Montréal à en considérer d'autres. Nous aimerions voir apparaître une disposition concernant **la consolidation du réseau cyclable existant**, et ce, en conservant les acquis. À ce chapitre, la conservation de l'axe nord-sud empruntant les rues Berri, Brébeuf, Boyer et Christophe-Colomb nous apparaît comme indispensable pour faire du vélo un moyen de transport à part entière. Compte tenu des volumes élevés de cyclistes sur cet axe, une mise à norme nous apparaît essentielle (élargissement en certains lieux, feux de circulation, revêtement, etc.).

Parmi les axes dont le développement nous apparaît prioritaire, notons entre autres le développement d'un axe est-ouest traversant le centre-ville, le parachèvement de la voie de ceinture de l'Île, le prolongement vers Anjou-sur-le-Lac de la piste cyclable longeant la rue Rachel et l'axe nord-sud entre la rue Notre-Dame (sud) et le pont du Canadien Pacifique (nord) en passant par le parc Jarry. Tous ces axes font partie du Réseau vélo métropolitain et ont été identifiés dans le document *Le vélo pour la ville*, publié en 2001 par Vélo Québec. Le développement d'une voie cyclable sur l'avenue du Parc et sur d'autres tronçons nord-sud nous apparaît comme essentiel. Vélo Québec insiste sur l'importance du respect des règles de l'art en matière d'aménagement de voies cyclables lors de la construction ou de l'aménagement de ces nouveaux tronçons.

Par ailleurs, le plan d'urbanisme mentionne que la Ville encourage la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires, particulièrement aux lieux de travail, aménagés à l'intérieur des bâtiments et à l'abri des intempéries (page 55). Nous proposons

donc l'adoption d'une politique de stationnement vélo qui ferait en sorte de doter tous les édifices publics de la Ville de Montréal d'installations pour vélos à l'intention des employés et des visiteurs.

Certaines dispositions du règlement d'urbanisme prévoient déjà l'aménagement d'un nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos lors de la réalisation de nouveaux projets². Vélo Québec insiste sur l'importance d'appliquer ce règlement et souhaiterait que ces dispositions s'étendent aux gestionnaires de stationnements publics et privés, ainsi qu'aux rues commerciales. Vélo Québec aimerait également que le règlement d'urbanisme comporte des moyens pour encourager les propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux à installer des supports pour vélos, et ce, particulièrement dans les quartiers les plus denses. L'aménagement de stationnements vélos sur le domaine public devrait être encouragé dans tous les arrondissements. Enfin, le règlement devrait comporter des dispositions en ce qui a trait à la qualité des supports.

L'action 3.4 consiste également à préconiser la complémentarité des réseaux cyclables et de transport collectif (page 55). À cet effet, toutes les gares et stations de métro devraient comporter un nombre de supports pour vélos suffisant pour répondre à la demande. Ces supports doivent être de qualité et en bon état et enfin, une partie de ces supports devrait être sous abris. De plus, elle devrait confirmer le rôle de certaines stations de métro et gares de train de banlieue à titre de « hub » cycliste, et ce, en y implantant des stationnements avec services et des cases à vélo.

Enfin, la ville prévoit l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan d'action vélo intégré au Plan de transport de Montréal (page 56). Vélo Québec appuie cette initiative et désire y apporter son expertise et son soutien.

²http://www2.ville.montreal.qc.ca/urb_demo/reglementation/guide/stationnements.htm

B) Le vélo et les autres actions relatives aux réseaux de transport

L'action 3.1 du plan d'urbanisme vise à **faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif**. Vélo Québec appuie cette mesure en insistant toutefois sur l'importance de l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif. L'attrait du tandem vélo – transport collectif dépend de différents facteurs. Tout d'abord, la présence d'itinéraires cyclables ou de rues favorables à la pratique du vélo est reconnue comme un élément déterminant dans le choix du vélo comme mode de transport. De plus, les itinéraires cyclables doivent être directs, continus et sans obstacle.

Il est également primordial d'aménager des stationnements pour vélos aux abords des gares, stations de métro et de certains arrêts d'autobus. Lors de l'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif, il est nécessaire de considérer la disponibilité d'espace pour vélos en tenant compte des paramètres suivants : un emplacement adéquat, un équipement adapté aux besoins, une capacité suffisante et une implantation soignée (Vélo Québec, 2003).

Enfin, bien que l'accès aux vélos soit permis à l'intérieur du métro et de certaines lignes de train de banlieue en période hors pointe, nous considérons que toutes les lignes de train de banlieue, les autobus et les nouveaux équipements de transport devraient être équipés pour permettre l'accès des bicyclettes. Ceci, autant au niveau du matériel roulant qu'au niveau des quais des gares et stations de métro.

Tous ces éléments doivent être considérés afin de favoriser l'utilisation du vélo comme mode de transport en amont ou en aval des stations de métro, gares ou arrêts d'autobus.

L'action 3.2 consiste à **soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif**. Un tel type d'urbanisation comprenant une densification de la population, l'implantation de commerces de quartier et une mixité des usages du sol (résidentiel, commercial et corporatif) contribuera également à l'utilisation accrue du vélo comme moyen de transport. À ce chapitre, l'arrondissement Plateau Mont-Royal, qui est le plus densément peuplé de Montréal avec plus de 13 000 habitants par kilomètre carré (Ville de Montréal, 2003), est un très bon exemple puisque 32 % des déplacements y sont effectués de façon non motorisée, incluant 5 % effectués en vélo (Vélo Québec, 2001)³.

La densification territoriale doit aussi se faire en complémentarité avec des aménagements pour les cyclistes ou des aménagements de rues conviviales permettant une cohabitation sécuritaire et harmonieuse des différents types d'usagers de la route (ATC, 1998).

L'action 3.3 consiste à **lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier**. Pour arriver à cela, les moyens de mise en œuvre et les interventions sur les liens routiers qui sont proposés concernent la modernisation de la rue Notre-Dame, le réaménagement ou le démantèlement de certains échangeurs, le réaménagement de certaines rues et le parachèvement et le prolongement de rues et boulevards.

Il est primordial, lors de la planification de ces projets, de considérer le fait que plusieurs des nouvelles infrastructures seront utilisées par les cyclistes. À titre d'exemple, nous pouvons penser aux échangeurs autoroutiers qui sont souvent des voies de passage obligées pour les cyclistes. De façon plus spécifique, nous citerons le cas de l'échangeur Dorval qui doit être emprunté pour passer du quartier résidentiel (au sud

³ Statistiques tirées d'une enquête origine-destination réalisée par la Ville de Montréal entre les mois d'août et décembre 2003.

de l'autoroute 20) au secteur industriel de l'aéroport Dorval où travaillent plus de 9000 personnes et où se trouve la gare Dorval.

En ce qui a trait au réaménagement ou au prolongement des rues et des boulevards, la planification devrait tenir compte de la possibilité d'aménager des voies cyclables lorsque la situation s'y prête.

Enfin, l'**action 3.5** vise à **favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement**. À ce chapitre, Vélo Québec appuie les mesures concernant l'augmentation de l'offre de stationnement pour vélos qui sont incluses dans les actions proposées de la politique du stationnement (p. 60). Toutefois, l'impact de l'aménagement de stationnements adéquats et sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro et des gares pourrait être accru avec l'ajout d'une politique visant à obliger les employeurs à offrir des aménagements pour les cyclistes tels que supports pour vélos et douches.

La contribution du vélo à l'atteinte des autres objectifs du Plan d'urbanisme

L'**objectif 1** du plan d'urbanisme consiste à **améliorer la qualité des milieux de vie existants**. La possibilité de pouvoir circuler à pied et à vélo de façon sécuritaire en utilisant des aménagements de rues conviviales peut contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. La contribution du vélo à l'atteinte de cet objectif est renforcée si son utilisation permet de limiter les déplacements automobiles et les nuisances qui y sont reliées.

La consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques fait également partie des actions identifiées (**action 1.3**) pour l'atteinte de l'objectif 1. Parmi les moyens de mise en œuvre

identifiés, on retrouve entre autres, une amélioration de l'accessibilité et de la place du piéton (page 20). Il est primordial d'inclure le vélo à ces mesures, et ce, autant au niveau de l'accessibilité que de la place des cyclistes.

Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport représente l'**objectif 8** du Plan d'urbanisme. Afin d'être en accord avec les objectifs 1, 3, 17 et 20⁴, cet objectif devrait comprendre des actions visant spécifiquement l'amélioration des liens de transport cyclables entre les quartiers résidentiels et les pôles d'emplois. Un réseau cyclable dans les différents secteurs d'emplois (carte 2.4.4 du Plan d'urbanisme) combiné à des infrastructures cyclistes aux abords de certaines stations de métro ou de train banlieue et à l'intérieur des wagons, permettrait d'offrir aux travailleurs de ces secteurs des modes de transport autres que l'automobile. À titre d'exemple, les parcs industriels de Dorval et de Lachine qui juxtaposent la ligne de train de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud pourraient comporter des voies cyclables qui seraient reliées aux gares Dorval et Lachine. L'attrait de la combinaison vélo et transport collectif a été démontré dans de nombreux pays et particulièrement aux Pays-Bas où 44 % des usagers arrivent aux gares à vélo et 10 % utilisent un vélo laissé à la gare de destination comme mode de transport en aval.

L'objectif 14, qui consiste à **assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain**, comprend un point visant l'aménagement de stationnement pour

⁴ Objectif 1 : Améliorer la qualité des milieux de vie existants;
Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés;
Objectif 17 : Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre;
Objectif 20 : Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant.

vélos aux abords des points d'accès au transport collectif (page 147). Afin de favoriser une utilisation optimale de ces stationnements, certains aspects de base doivent être respectés. Par exemple, les stationnements doivent être : 1) à proximité des accès à la station; 2) dans un endroit passant, visible et éclairé afin de minimiser les risques de vol; 3) à l'abri des intempéries (Vélo Québec, 1999). Certaines gares et stations de métro fortement utilisées et à proximité des réseaux cyclables pourraient toutefois être équipées de cases à vélo ou d'un stationnement avec service (Vélo Québec, 1999).

La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel constituent l'**objectif 16** du Plan d'urbanisme. Le vélo étant un moyen de transport propre, nécessitant peu d'aménagements et un minimum d'infrastructures peut être, avec la marche, le mode de transport à privilégier afin de donner à la population un accès à certains parcs, boisés et milieux riverains.

Le plan d'urbanisme qui prévoit la protection de certains parcs et milieux naturels omet des mesures visant la conservation de certains autres. Parmi les espaces verts oubliés par le Plan d'urbanisme, citons le parc de la Cité-du-Havre et le parc Jean-Drapeau qui sont une destination privilégiée des cyclistes et qui constituent un important lien cyclable entre Montréal et Longueuil. La protection de ces espaces verts devrait faire partie des objectifs du Plan d'urbanisme. De plus, Vélo Québec aimerait que le Plan d'urbanisme comporte certaines dispositions ayant pour objectif de protéger les milieux naturels privés et des actions visant à augmenter la superficie d'espaces verts dans l'est de Montréal.

L'objectif 17 qui consiste à **réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre** comprend comme moyen de mise en œuvre, l'aménagement de nouvelles voies cyclables desservant les principaux secteurs d'activités. Vélo Québec se réjouit

d'une telle disposition visant à favoriser l'utilisation d'un moyen de transport actif n'émettant aucun gaz à effet de serre.

Enfin, l'**objectif 20** vise à **atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant**. Étant un moyen de transport silencieux, non polluant et nécessitant un minimum d'espace pour circuler, l'augmentation des déplacements à vélo ne peut que contribuer à l'atteinte de cet objectif.

Conclusion

Vélo Québec est heureux de constater la place qu'occupent les différents aspects concernant le vélo à l'intérieur du Plan d'urbanisme et souhaite leur mise en œuvre le plus rapidement possible. Le fait de vouloir privilégier le vélo afin de faire de ce dernier un mode de transport à part entière, s'inscrit parfaitement dans les grandes tendances urbanistiques observées en Europe et en Amérique du Nord et contribuera certes à confirmer la place de Montréal à titre de ville cyclable par excellence du continent nord-américain.

Afin d'assurer la mise en œuvre efficace des différents aspects concernant le vélo, nous proposons la mise sur pied d'un bureau du vélo. Ce dernier, en plus d'assurer la coordination de tous les services impliqués, faciliterait la réalisation des différents projets. Enfin, le bureau du vélo pourrait faire une évaluation des résultats des différents projets et fixer des objectifs à atteindre quant à l'utilisation du vélo.

Bibliographie

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA, ATC (1998), *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, Ottawa, 114 pages.

CARRÉ, JEAN-RENÉ et al. (1999), *Projet ÉCO-MOBILITÉ, Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Paris (Arcueil Cedex), 74 pages.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES, CERTU (1996), *Plans de déplacements urbains – Guide*, ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, Lyon, France (production, coordination et fabrication : Nicole Migret), 263 pages.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CUM) (1982), *Réseau de voies cyclables*, Montréal, 24 pages.

FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION (FTA) (1998), *Bicycles & Transit, A Partnership that Works*, Washington, D.C., 14 pages.

MAHMASSANI, HANI, TAYLOR, DEAN (1996), *Analysis of Stated Preferences for Intermodal Bicycle-Transit Interfaces*, Transportation Research Record 1556, Texas, p. 86-95. Référence : Transportation forecasting : short-term practical improvements, travel behavior models and issues, and artificial intelligence.

VÉLO QUÉBEC (1999), *Complémentarité entre le vélo et les transports publics*, Montréal, 74 pages.

VÉLO QUÉBEC (2001)¹, *Le vélo pour la ville*, Montréal, 48 pages.

VÉLO QUÉBEC (2001)², *L'état du vélo au Québec en 2000 : document synthèse*, Montréal, 12 pages.

VÉLO QUÉBEC (2003), *Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3^e édition*, Montréal, 136 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (1994), *Plan directeur du réseau vert*, Montréal, 70 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (1996), *Les voies cyclables de Montréal : Orientations et plan d'action 1996-1998*, Montréal, 34 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2003), *Les arrondissements de Montréal, Répertoire sociodémographique et classement par variable*, Service du développement économique et du développement urbain, Montréal, 6 pages.