Mémoire de Vélo Québec sur le chapitre Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme de Montréal

VÉLO QUÉBEC

11 juin 2004

Table des matières

Table des matières 2

Introduction 3

La place du vélo au sein du chapitre Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme de Montréal 4

Interventions primordiales pour favoriser l'usage du vélo 5

Bibliographie 8

Introduction

L'arrondissement Plateau-Mont-Royal est sans contredit le quartier le plus actif de la Ville de Montréal en ce qui a trait aux modes de déplacements. En effet, dans cet arrondissement 32% des déplacements sont effectués de façon non motorisée incluant 5% effectués en vélo (Vélo Québec, 2001). De plus, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est au cœur du réseau cyclable montréalais étant traversé par le plus important axe nord-sud sur les rues Brébeuf et Berri et par un important axe est-ouest sur la rue Rachel. Enfin, la *Maison des cyclistes*, qui est le lieu de rassemblement cycliste par excellence à Montréal, est située en plein cœur de cet arrondissement.

Afin de consolider la place du vélo comme loisir et comme moyen de transport utilitaire dans cet arrondissement, Vélo Québec présente ici son opinion sur certains aspects du chapitre Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme de Montréal.

La place du vélo au sein du chapitre Plateau-Mont-Royal du Plan d'urbanisme de Montréal

Vélo Québec se réjouit du fait que le premier enjeu concernant le domaine public consiste à **favoriser un meilleur partage de la voie publique par les différents usagers avec le piéton et le cycliste au centre des aménagements.**

Afin d'atteindre cet objectif, trois stratégies d'aménagement sont proposées : 1) réaménager les intersections les plus problématiques afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes; 2) réaliser des aménagements favorisant la sécurité des piétons et des cyclistes lors de travaux de réfection d'infrastructures et 3) réviser la gestion et la réglementation en matière de stationnement automobile et pour vélos. La mise en œuvre de ces actions ne peut qu'être profitable pour encourager la pratique du vélo, réduire l'utilisation de l'automobile et des problèmes qui y sont reliés et de ce fait, améliorer la qualité de vie des résidents.

En plus de ces stratégies d'aménagement, Vélo Québec propose différentes interventions qui permettront de donner au vélo la place qui lui revient et de faire en sorte que l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, qui est le quartier le plus cycliste en Amérique du Nord, soit également le plus cyclable.

Interventions primordiales pour favoriser l'usage du vélo

À) Augmentation du nombre de stationnements pour vélos

Une offre adéquate de stationnements est un des éléments clés d'une politique visant à favoriser l'usage du vélo (Vélo Québec, 2003). Nous proposons donc que l'arrondissement Plateau Mont-Royal augmente l'offre de stationnement pour vélo, dans un premier temps sur le domaine public. Des supports pourraient être installés sur les trottoirs, lorsque l'espace disponible est suffisant pour ne pas nuire aux piétons et sur rue comme c'est le cas à la maison des cyclistes. L'offre de stationnements pour vélos pourrait également être augmentée sur les places publiques, par exemple au métro Laurier. Outre le domaine public, l'offre de stationnement devrait être augmentée aux différents édifices publics de l'arrondissement. À ce chapitre, on pourrait doter de supports pour vélos tous les édifices de la ville. On pourrait également développer une collaboration avec les écoles, les CLSC, etc. pour l'installation de supports à vélos. Enfin, il est aussi nécessaire d'accroître l'offre de stationnement pour les résidents. Pour y arriver, il faut inciter les propriétaires d'édifices existants à installer des supports et on doit appliquer les règlements concernant le stationnement à vélo pour les nouveaux édifices.

B) Des aménagements de rues conviviales

Les plupart des rues résidentielles et commerciales du Plateau-Mont-Royal sont utilisées à la fois par les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Afin de les rendre agréables et sécuritaires pour l'ensemble des usagers, il est primordial qu'elles soient conçues et aménagées de façon adéquate. Il est également nécessaire d'utiliser les techniques de modération de la circulation qui permettront de réduire les

effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles et d'améliorer les conditions pour les autres usagers de la rue (ATC, 1998).

À ce chapitre, nous désirons insister sur l'importance du réaménagement d'une importante partie de la rue Marie-Anne. La largeur de cette rue dans la portion comprise entre les rues Papineau et Brébeuf fait en sorte que les voitures y circulent rapidement. Arrivées à la rue Brébeuf, elles doivent ralentir, car la rue devient plus étroite. Une diminution de la largeur de la rue Marie-Anne permettrait une diminution de la circulation automobile et des vitesses pratiquées, augmentant du même coup la sécurité des autres usagers.

C) Consolidation du réseau cyclable existant et aménagement de voies supplémentaires

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal compte tout près de 9 km de voies cyclables. Outre les voies des rues Rachel et Brébeuf, on retrouve des voies cyclables sur les rues Cherrier, Berri, Clark, Gauthier et à l'intérieur des parcs Lafontaine et Laurier. Le maintien de l'ensemble des portions de ce réseau cyclable est vital pour soutenir la part modale du vélo dans l'arrondissement. Le démantèlement d'une portion du réseau cyclable existant enverrait aux cyclistes un message allant dans le sens contraire des principaux objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal.

À l'inverse, l'implantation de nouvelles voies cyclables pourrait avoir un impact positif en desservant un plus grand nombre de résidents cyclistes et en permettant un accès plus facile aux autres arrondissements et au centre-ville. Parmi les rues dont la désignation comme voie cyclable serait intéressante, notons la rue Gilford qui pourrait servir à acheminer les cyclistes vers la piste cyclable de la rue Brébeuf. Un autre axe cyclable dont le développement est primordial est celui des rues Milton et Prince-Arthur qui sont utilisées par des centaines de cyclistes chaque jour. Le développement de cet axe donnerait aux cyclistes de l'arrondissement un accès direct au centre-ville.

D) Les grands projets d'infrastructures

Vélo Québec désire insister sur l'importance de la prise en compte des cyclistes lors de la construction ou du réaménagement des différentes infrastructures. Parmi les réaménagements qui sont ciblés au niveau de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal, notons ceux de l'avenue du Parc et de l'échangeur des Pins. La prise en compte des cyclistes, lors de leur réaménagement, pourra permettre une circulation plus facile et plus sécuritaire de ces derniers vers le centre-ville.

Bibliographie

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

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

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