



Enquête et audience publique
Projet de réseau électrique métropolitain (REM)

ET SI ON PENSAIT AU VÉLO?

Commentaire de Vélo Québec
au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)



Vélo Québec

/ SEPTEMBRE 2016

PRÉAMBULE

Avec le Réseau électrique métropolitain, Montréal et sa région entreront visiblement dans le 21^e siècle. Bien sûr, un projet de cette envergure, au Québec, n'est pas sans susciter des questions de toutes sortes sur son financement, sa rentabilité et les impacts qu'il aura sur les déplacements des personnes dans la grande région de Montréal, notamment. Mais il reste que le REM est un projet emballant, audacieux et qui changera l'image du transport en commun à Montréal pendant que nous attendons toujours le SRB Pie-IX promis, qui prendra visiblement forme près de quinze ans après les premiers coups de crayon.

Au cours des tournées de consultation qui ont eu lieu au cours des derniers mois, il a aussi été question de l'intégration du REM avec les autres systèmes de transport. Comment se connecteront les modes? Est-ce que la desserte reposera essentiellement sur un système de stationnements incitatifs? Comment le système invitera à l'accès à pied ou à vélo? C'est sur cette question précise que porte notre propos.

LE VÉLO À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE : UNE RÉALITÉ INCONTOURNABLE

À tous les cinq ans, Vélo Québec réalise une grande enquête sur l'usage du vélo dans l'ensemble de la province : L'état du vélo au Québec. La plus récente parution, qui dresse le portrait de l'année 2015, présente de façon détaillée la réalité des villes de Montréal, Laval, Longueuil et Terrebonne, des municipalités qui regroupent ensemble plus de 2,7 millions de personnes, soit 70% de la population de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ce portrait nous donne des indications intéressantes sur ce que devient le vélo dans le Grand Montréal. Non seulement le vélo progresse, mais il s'avère une option quotidienne pour de plus en plus de gens. Globalement, on obtient des taux de cyclistes dans la population (6-74 ans) de plus de 50%. Et parmi les cyclistes adultes, des taux des taux d'utilisation du vélo comme moyen de transport de 56% à Montréal, 47% à Laval et 59% à Longueuil.

Partout sur le territoire métropolitain, le potentiel de transfert modal vers le vélo ou un plus grand usage du cocktail transport (vélo et transport en commun) existe :

- > Le tiers des travailleurs de l'agglomération montréalaise (33%) habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu travail, un déplacement de 25 minutes à vélo. C'est donc dire l'important potentiel de développement du vélo comme moyen de transport, non seulement à Montréal, mais aussi dans l'ensemble de la région ;
- > Pour l'accès aux gares de l'AMT, près d'un déplacement en véhicule motorisé sur trois en direction de la gare serait transférable au vélo, selon une analyse réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal¹.

¹L'état du vélo au Québec en 2015, Vélo Québec

TOUR D'HORIZON

Lorsque l'on jette un coup d'œil à l'expérience internationale pour voir où le Québec se situe lorsque nous parlons de complémentarité entre les transports publics et les transports publics, il n'y a malheureusement pas de quoi pavoiser. Pour toutes sortes de raisons, bonnes ou mauvaises, le transport des vélos à bord du métro ou des trains de banlieue est limité à de courtes plages horaires, quand il n'est pas totalement interdit. Globalement, si on exclue le cas de la Société de transport de Laval, le transport de vélos de façon systématique sur les bus urbains est quasiment une vue de l'esprit. Et que dire des stationnements à vélos aux gares? À part trois vélostations (Longueuil, Deux-Montagnes et métro Lionel-Groulx) sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les navetteurs doivent se contenter de supports à vélos souvent non abrités qui ne conviennent pas toujours au stationnement de longue durée. Et lorsque l'on aborde la question de cheminements signalisés et aménagés à pied ou à vélo vers les gares, il y a encore beaucoup de chemin à faire.

Pendant ce temps, les villes et les pays les plus progressistes en matière de transport en commun au monde (Allemagne, Suisse, Danemark, Pays-Bas, Suède, etc.) conçoivent et opèrent des systèmes de métro, de trains, de trains légers sur rails (SLR) des plus performants et qui sont en mesure d'accueillir les cyclistes et leur monture ou à tout le moins offrir des systèmes de stationnements modernes et surveillés. Des réseaux cyclables aménagés avec le plus grand soin permettent d'y accéder. Même nos voisins du Sud, qui ne sont pourtant pas des modèles en la matière, ont su développer des réseaux de vélostations dans les grandes métropoles d'une bonne dizaine d'États américains.

Cela dit, nous croyons que le projet de REM, avec les investissements de 5,5 milliards qui lui seront consentis, est une occasion qu'il ne faut pas rater pour penser vélo. Pour penser à la façon dont les modes actifs s'amarrent le mieux possible à cette infrastructure à la fine pointe de la technologie. Pour inverser aussi nos références en matière de desserte des gares et des terminus. Pourquoi n'aurions-nous pas une approche qui privilégierait prioritairement l'individu qui se déplace le plus simplement (à pied ou à vélo), ensuite celui qui se déplace avec les transports publics et enfin la personne qui se déplace seule dans son automobile, consommant ainsi beaucoup d'énergie et d'espace? Nous croyons que la réflexion en vaut la peine.

Notre commentaire touche à cinq (5) aspects possibles de cette intermodalité entre le REM et les modes actifs :

- > cheminements vers les gares;
- > stationnements vélos
- > accès vélo à bord des trains
- > usage des emprises à des fins de voies cyclables
- > franchissements de l'emprise du REM

1 > CHEMINEMENT VERS LES GARES

Comment les clients du REM atteindront-ils les gares? Est-ce que le principe des stationnements incitatifs est réellement celui qui est à préconiser? C'est le modèle qui a dominé au départ pour la desserte des équipements de l'AMT. On s'est rapidement rendu compte que la demande croissante, année après année, générerait inévitablement un besoin d'accroissement des superficies de ces stationnements incitatifs. Il est évidemment difficile d'exclure totalement l'accès automobile vers les gares, mais l'aménagement et la mise en service du REM est une occasion en or d'envoyer un autre message : une bonne connexion avec les services de bus locaux est souhaitable tout comme des accès piétons et à vélo simples et conviviaux. La localisation de ces gares ne se situera pas toujours dans des environnements favorables aux modes actifs. Il sera alors nécessaire de s'en préoccuper et d'en faciliter l'accès : utiliser le principe du chemin le plus court, éviter les tunnels difficiles à éclairer et à entretenir, etc. Il convient ici de rappeler que le vélo est le meilleur allié du transport collectif, car il permet de franchir rapidement et efficacement le premier et le dernier kilomètre entre les gares et les destinations originale ou finale.

2 > STATIONNEMENTS VÉLOS

L'installation de stationnements vélos est le deuxième élément du message *Jusqu'au REM autrement qu'en auto!* Si on part du principe que le coût d'implantation pour un stationnement auto de surface peut osciller entre 2000\$ et 12 000\$ par case¹, l'aménagement de stationnements pour vélos est peu coûteux. Aussi, le stationnement vélo bien aménagé, abrité et bien localisé, repérable grâce à une bonne signalisation, envoie aussi un message clair qu'il peut être efficace et agréable de se rendre à vélo ou même à pied jusqu'à la gare. D'autres types de stationnements vélos peuvent être envisagés et cela, afin d'attirer davantage de clientèle : casiers à vélos, comme on retrouve systématiquement aux gares du BART² dans la région de San Francisco, et vélostations, comme on en trouve dans plusieurs villes européennes, américaines et ici, aux équipements de l'AMT à Deux-Montagnes.

> ACCÈS VÉLO À BORD DES TRAINS

Le scénario le plus simple est de configurer les voitures du REM pour que minimalement quelques vélos puissent être transportés en tout temps. Compte tenu du type de fréquence actuellement envisagé, l'accessibilité en tout temps est sûrement une option envisageable, comme cela est possible sur certaines portions du SkyTrain de Vancouver. Il est préférable et plus simple de penser ainsi, quitte à gérer les pointes selon les portions du réseau. C'est ce qu'on observe à Vancouver. Et voici ce que l'on en dit dans quelques villes nord-américaines :

À DENVER³ :

« *Bikes are allowed on light rail at any time on a space-available basis and at designated doors only* ».

À SEATTLE⁴ :

« *Sound Transit encourages you to bicycle to and from our trains and buses. Bicycles are allowed on all Sound Transit vehicles at no extra cost. However, on-board capacity is limited so if you can, please park and securely lock your bicycle at our facilities before getting on board. Racks, lockers and/or cages are available at all Sound Transit facilities* ».

¹Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Recueil de bonnes pratiques en aménagement de stationnement. 45 pages.

²Bay Area Rapid Transit

³www.RTD-denver.com

À BALTIMORE⁵ :

« *If the train is crowded due to morning or afternoon rush hour, sporting events or special events, please wait for the next train* ».

En fait, ce que l'on observe est résolument une approche positive de *Bienvenue*, avec certaines nuances qui font appel à l'intelligence des gens. Nous croyons que cela peut être une formule gagnante en ce qui concerne le REM.

4 > USAGE DES EMPRISES À DES FINS DE VOIES CYCLABLES

Sur les portions où des excédents d'emprise seront disponibles, nous suggérons que la création de sentiers polyvalents (marche et vélo) puissent être envisagée. Ces liens piétons et cyclables faciliteront l'accès aux gares à pied et à vélo et s'intégreront aux voies d'accès auxquelles nous référerions plus tôt. Sur les portions au niveau du sol, nous pensons à des sentiers comme l'ont fait plusieurs villes au Canada et aux États-Unis en se référant au concept de *Rails with trails*⁶, c'est-à-dire en aménagement des sentiers polyvalents en bordure de voies ferrées en activité. Dans les emprises situées sous les portions aériennes, nous pensons immédiatement au projet du *Underline*⁷, cette super *véloroute* et parc linéaire complètement reverdi pour lequel la ville de Miami vient de s'engager avec un premier investissement de 50 M\$ sur un budget total de 120 M\$.

5 > FRANCHISSEMENTS DE L'EMPRISE DU REM

Enfin, comme cela sera fait pour tout ce qui concerne le réseau routier, nous considérons qu'il sera important de s'assurer de l'interaction entre le tracé du REM et le réseau cyclable existant. En assurant des connexion efficaces, d'une part, et en évitant de créer des barrières infranchissables, d'autre part.

⁴www.soundtransit.org

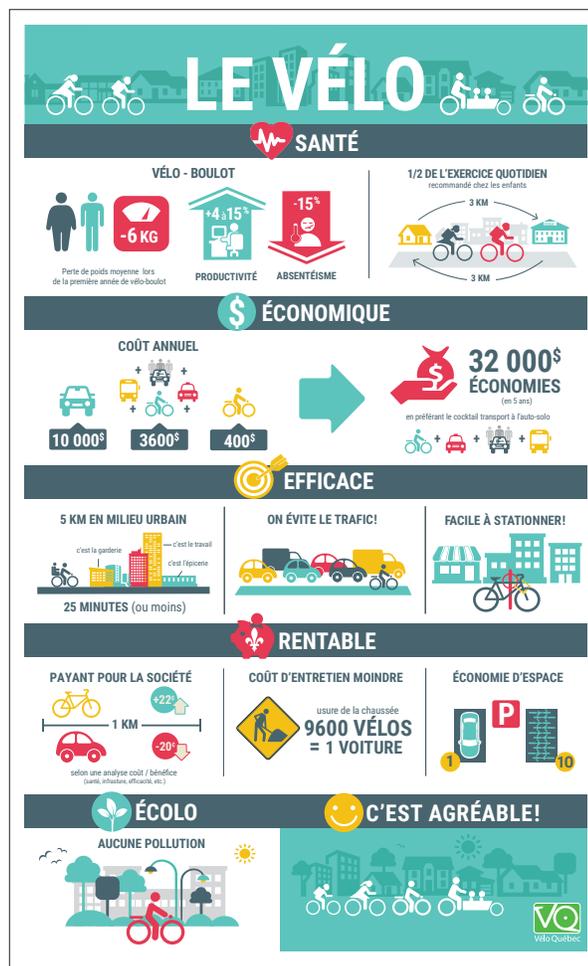
⁵mta.maryland.gov

⁶Rails-to-Trails Conservancy. <http://www.railstotrails.org/resource-library/resources/americas-rails-with-trails/>

⁷En référence au High Line de New York, qui s'apparente à la Promenade plantée de Paris, le Underline de Miami prévoit le verdissement et l'aménagement d'un sentier sur toute la distance (10 Km) que parcourt le Metrorail.

LE VÉLO, UN PLUS POUR LE REM

Plusieurs intervenants amènent, dans le cadre des présentes consultations, des idées pour améliorer le projet de Réseau électrique métropolitain. L'idée de penser au vélo et de mieux intégrer les déplacements actifs va aussi dans le sens d'un meilleur projet, un projet véritablement du 21^e siècle comme nous en avons vu apparaître un peu partout en Amérique du Nord au cours de dix dernières années. L'utilisation de la marche et du vélo pour accéder aux transports collectifs présente de nombreux bénéfices. Économiques bien sûr, les modes actifs sont aussi pratiques et permettent d'intégrer l'activité physique dans les déplacements quotidiens pour ceux qui choisissent ces modes. Et cela c'est sans compter qu'ils représentent de déplacements à émission zéro! Pour les organismes de transport en commun, les passagers qui arrivent de façon non motorisée sont moins coûteux que ceux qui sont motorisés et ce, en raison des frais d'exploitation reliés à l'aménagement, la gestion et à l'entretien des stationnements et débarcadères. Le REM est une façon extraordinaire pour la région métropolitaine d'entrer dans le 21^e siècle. Prenons le temps de ne pas rater notre coup et miser sur un élément fort de la réalité montréalaise : un usage du vélo exceptionnel qui fait l'envie de bien des villes en Amérique du Nord.



Vélo Québec 2016

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis bientôt 50 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 de Montréal, 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.