

Ce qu'est Vélo Québec

Fondé il y a 35 ans, Vélo Québec est un organisme sans but lucratif qui a pour mission d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport. Sa mission s'exerce dans une perspective de promotion de l'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement urbain et rural. Vélo Québec compte des membres dans toutes les régions du Québec. Au fil des ans, il a mis sur pied une maison d'édition (Éditions Tricycle) qui publie notamment les magazines *Vélo Mag* et *Géo Plein air* et plusieurs guides et cartes de randonnée. Vélo Québec est aussi à l'origine du Tour de l'Île de Montréal, véritable machine de promotion du vélo et du tourisme à vélo. Son agence, les *Voyages du Tour de l'Île*, fait voyager plus de 4 000 Québécois et Québécoises chaque année au Québec, au Canada et en Europe.

Vélo Québec est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière, notamment par la publication, en collaboration avec le ministère des Transports, de deux éditions du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*. Une troisième édition est actuellement en développement.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne le développement de la Route verte, un itinéraire cyclable qui comptera plus de 4 000 kilomètres lors de son inauguration en 2005. Il est également l'initiateur et l'animateur du Réseau vélo métropolitain, dans la région de Montréal, depuis 1998.

Il y a un an...

L'an dernier, Vélo Québec avait le privilège d'être invité à participer aux premières discussions concernant l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Cette participation aux travaux de la Commission nous avait permis de situer nos préoccupations globales à l'égard d'un tel projet et de faire des références directes aux impacts négatifs pour les cyclistes et les piétons d'un afflux plus grand d'automobiles sur l'Île de Montréal.

Cette fois-ci, nous commentons trois questions en référence avec les propos contenus à l'intérieur du *Document de consultation – mars 2002* :

- Le vieillissement de la population
- Le type de mesure à favoriser
- Le transport en commun et la gestion de la demande

1- Le vieillissement de la population

Le *Document de consultation – mars 2002* affirme que le vieillissement de la population entraînera une baisse d'utilisation du transport en commun et un accroissement de l'usage de l'auto. Cette prémisse, basée sans doute sur l'observation du passé, mériterait d'être nuancée.

Prenons cette question sous un angle que nous connaissons bien. C'est au sein de nos concitoyens les plus âgés que la bicyclette recrute le plus, ces dernières années, de nouveaux adeptes. De 1995 à 2000, l'incidence des cyclistes parmi les 55-64 ans est passée de 34 % à 41 % et de 12 % à 21 % chez les 65 à 74 %. Nous constatons même une baisse relative chez les jeunes adultes. N'est-ce pas un comportement paradoxal ?

On serait enclin à penser que le vieillissement mène les humains à s'éloigner du stress et que les ménages plus âgés auront tendance à réduire leurs dépenses en transport. Cette tendance pourrait être stimulée par une meilleure offre de modes de déplacements moins coûteux et moins stressants que l'automobile. Autrement dit, les comportements peuvent être infléchis par des stratégies concertées. La *surmotorisation* des ménages n'est pas une tendance naturelle, mais plutôt un comportement imposé. Pour peu que des efforts soient entrepris pour réduire la dépendance à l'auto, nos concitoyens et, en particulier, les plus âgés, multiplieront les trajets qui peuvent être effectués par des moyens plus actifs et moins préoccupants de déplacement. Le succès que remportent les trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport est éloquent à ce chapitre.

2- Le type de mesure à favoriser

Le *Document de réflexion* suggère qu'en milieu urbain, la solution à l'amélioration de la mobilité réside dans une sorte de *cocktail* de mesures, incluant même des solutions routières. Comme de nombreux observateurs, nous constatons que le réseau routier dans la région de Montréal n'est pas toujours très cohérent. Les bouts de routes qui ne mènent nulle part sont nombreux, tout comme les itinéraires qui ne conduisent pas toujours les gens où on aurait bien voulu. Les choix pour favoriser l'automobile individuelle ont depuis longtemps été faits. En avons-nous vraiment les moyens? C'est peut-être justement ce qui explique que ce réseau routier et autoroutier n'ait jamais pu être complété. Or, nous voyons difficilement comment un lien routier peut être une option retenue pour assurer une meilleure mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Aussi longtemps qu'un vrai virage vers les transports publics n'aura pas été fait, aucun bout de route ou bout de pont ne pourra à long terme résoudre quelque problème que ce soit de mobilité.

3- Transport en commun et gestion de la demande

Le cocktail qu'il faut développer est à notre avis une combinaison de mesures visant à mieux gérer la demande (surtout pour la circulation à l'intérieur et entre les nouveaux pôles) et à améliorer la qualité du transport en commun dans certains grands axes. Le choix du transport en commun dans l'axe Montréal-Rive-Sud est essentiel, non seulement parce que cela nous apparaît la solution la plus viable et durable, mais parce qu'il est temps de donner le signal du virage du transport en commun et de la gestion *intelligente* des déplacements dont la région de Montréal a tant besoin.

Comme le soulignent les chercheurs de l'INRS (Sénécal et al.), une approche qui tient compte de la *compétitivité durable* de l'agglomération montréalaise à l'égard d'autres agglomérations nous apparaît intéressante. Les agglomérations américaines comparables à Montréal ont bénéficié, ces dernières années, d'une injection massive de fonds pour développer des infrastructures modernes de transport en commun. La récente série d'articles publiée dans le journal *Le Devoir* y a fait référence. Et que ce soit aux États-Unis ou en Europe, la mise en service de véhicules modernes et confortables de transport public n'a eu que des effets bénéfiques au plan économique ou environnemental. L'ère du *transport des communs* est terminée. Place aux transports publics modernes!

Nos besoins en mobilité sont plus nombreux et complexes qu'auparavant. Il faut favoriser une mobilité plus grande et efficace. Pour y parvenir, il faut en finir avec la croyance qu'il existe une solution unique à nos déplacements. Paradoxalement, il faut désavantager l'automobile pour développer une brochette efficace de modes de déplacement. Ainsi, si l'auto restera imbattable pour certains trajets, elle ne sera plus la seule façon de se déplacer.

Qualité de vie dans la ville centrale

Cette discussion sur un lien entre deux rives nous amène inévitablement sur le terrain des choix de société. Aucune ville, MRC ou gouvernement n'a encore pris la décision de diminuer le nombre de trajets effectués en automobile sur son territoire. Dans ces conditions, il faut cesser de s'étonner que la tendance penche vers une plus grande utilisation de l'automobile. C'est le mode de transport qui a été avantagé et qui l'est encore. Or, ce choix commence à montrer des ratés. Dans les villes, on roule maintenant dans des carrosses qui circulent au rythme d'un âne. La traversée des ponts est, certains matins, une interminable expérience stressante qui force une partie de la population à se lever avant le chant du coq.

Jusqu'à maintenant, on a répondu aux problèmes de congestion comme celui qui nous préoccupe par la construction d'infrastructures routières. Or, l'effet prévisible de la solution des autoroutes et des ponts est d'augmenter encore plus le nombre d'autos et d'engendrer à nouveau une congestion encore plus insoluble. Atlanta et Los Angeles, qui investissent dans les autoroutes, sont réputées pour leurs embouteillages endémiques.

Un nouveau pont entre la Rive-Sud et Montréal incitera les ménages de la Rive-Sud à se motoriser davantage et il finira par être engorgé par les embouteillages. Pendant ce temps, les Montréalais et Montréalaises, dont plus de 40% des ménages résidant dans des quartiers centraux comme le Centre-Sud et le Plateau Mont-Royal ne possèdent pas d'autos, devront subir une avalanche supplémentaire de déplacements motorisés. Est-ce que l'on croit que cela va améliorer la qualité de vie dans notre métropole, qualité de vie qui est aujourd'hui un ingrédient central de la compétitivité économique ?

Ces dernières années, Montréal a figuré sur plusieurs palmarès des meilleures villes du monde. On a vu notre métropole se distinguer en compagnie de villes comme Portland en Oregon, Copenhague, Seattle, Trondheim en Norvège ou encore Anvers. Toutes ces villes jouissent d'une belle qualité de vie, bénéficient d'une activité culturelle débordante et d'une situation économique enviable, à cause généralement de la forte présence de la nouvelle économie. Ces villes ont aussi en commun d'accorder une place de choix à d'autres modes de déplacements que l'automobile individuelle. Plusieurs d'entre elles sont réputées pour la place qu'elles réservent au vélo. À trop vouloir imiter Atlanta et Los Angeles, on risque de ressembler à Bangkok ou Mexico.