
Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal

Le commentaire de Vélo Québec

Présenté à la
Commission du conseil municipal
sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain
et le transport collectif
22 août 2007

et à la
Commission du conseil d'agglomération
sur l'environnement, le transport et les infrastructures
31 août 2007



Avant-propos

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le *Plan de transport* de la Ville de Montréal, rendu public en avril 2007. Implanté à Montréal depuis 40 ans (1967) et actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine montréalaise. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises. Que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal) ou de l'expertise technique originale (aménagements cyclables, transport actif, environnement) que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable de la Ville de Montréal. En ce qui concerne le déploiement du réseau cyclable, ce partenariat s'est concrétisé, suite au Sommet de Montréal (2002), dans le parachèvement de la voie de ceinture de l'île de Montréal et la réalisation du plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville*.

Vélo Québec est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière en général, non seulement à Montréal mais à travers tout le territoire québécois. Le 10 août dernier, avec l'inauguration officielle et internationale de la Route verte, Vélo Québec concluait la plus importante campagne de promotion du vélo à l'échelle de tout le Québec.

Depuis 2002, 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. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec son allié naturel, le piéton. C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, dont la Ville de Montréal, le programme *Mon école à pied, à vélo !*. Il s'agit d'une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens entre la maison et l'école. Elle est associée à un volet sensibilisation et animation et conduit aussi à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo.

Le plan de transport : un minutage parfait !

Si les autorités montréalaises avaient proposé un *Plan de transport* de la sorte il y a dix ans, cela aurait sûrement été très audacieux, mais aurait probablement reçu peu d'appuis. Vous auriez eu notre vote, c'est certain, mais probablement pas celui de l'opinion publique. Aujourd'hui les choses sont différentes. Le terreau est fertile. Les questions environnementales rejoignent tous les publics, tous les citoyens, jusqu'à leurs retraites les mieux gardées sur les bords de quelques jolis lacs maintenant menacés... Les dossiers que nous livrent maintenant les journaux et les médias électroniques sur tous les inconvénients et les nuisances qui résultent de l'activité humaine font partie de notre quotidien. Donc, l'idée d'un plan de transport qui sonne la fin de la récréation, qui sonne la fin du *tout-à-l'automobile*, est évidemment très bienvenue. Nous ne pouvons que saluer ce changement d'approche qui touche directement l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la quiétude et la sécurité de quartiers, mais aussi l'efficacité des déplacements : une ville congestionnée coûte cher aux travailleurs et aux entreprises qui y œuvrent.

Dans les quelques pages qui suivent, nous vous présentons sommairement notre vision de ce plan et nous vous proposons quelques pistes pour en assurer le financement adéquat et le déploiement optimal. À l'heure où la compétitivité des grandes villes passe non seulement par la vitalité économique, mais aussi par la qualité de vie qu'elles procurent, nous croyons que la démarche entamée par Montréal avec son *Plan de transport* est une formidable occasion de redonner à notre ville ses lettres de noblesse. . . vélo !

La culture-vélo à Montréal

La chose est frappante pour le visiteur qui arrive à Montréal. S'il est Américain et peu habitué aux hordes de cyclistes sur les coins des rues, ce sera évidemment la surprise. Pour l'Européen, qui s'attend à arriver dans « l'Amérique de l'auto », la scène est aussi surprenante : suspendus aux balcons, verrouillés aux parcomètres ou défilant dans les rues par essaims, les vélos sont partout dans le paysage montréalais ! Le Tour de l'Île de Montréal et tout le mouvement d'animation urbaine qu'il a généré a contribué de façon significative non seulement à la démocratisation du vélo, mais aussi à la naissance d'une « culture du vélo » à Montréal. L'image d'une marée de cyclistes défilant au pied des gratte-ciel du centre-ville a fait le tour du monde. La *Communauté urbaine de Montréal* l'a utilisée, il y a quelques années, pour illustrer le haut niveau de qualité de la vie que l'on retrouve dans la région métropolitaine dans des publications destinées à attirer des sièges sociaux. La mise en place des infrastructures, pistes et bandes, a été au fil des ans l'autre « ingrédient essentiel ». Cela a contribué et contribue encore aujourd'hui à faciliter les déplacements à vélo et légitime la présence des cyclistes sur la voie publique.

La valeur du vélo comme moyen de transport efficace et écologique, en lien avec les transports collectifs, ne fait pas de doute auprès des Montréalais : 84 % des citoyens interrogés dans le cadre d'un sondage commandé par la Ville de Montréal, en 2005, se disent d'accord pour réduire notre dépendance à l'automobile en misant sur les transports en commun et les transports actifs, pour développer les pistes cyclables et les transports en commun, même au détriment des automobilistes¹.

Dans l'établissement d'un plan de transport ou d'une politique sur les déplacements actifs, il est toujours intéressant de voir d'où nous partons et quels sont les points de référence ailleurs dans le monde. C'est un exercice que Vélo Québec a réalisé dans le cadre du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville*. Cela permet de voir le potentiel d'une ville comme Montréal à cet égard et aide à fixer des objectifs mesurables. On sait par exemple que globalement, en 2005, la part

¹ Sondage auprès des Montréalais, Baromètre recherche et sondages d'opinion, pour la Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Transport (mars 2005)

modale du vélo est de 1,6 % à Montréal et elle est de 6,5 % dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal². Des villes comparables à Montréal ont réussi à accroître la part modale du vélo en mettant en place un train de mesures facilitant les déplacements à vélo : stationnements, voies réservées autobus-taxi-vélo, bandes et pistes cyclables, accès au transport en commun, vélos en libre-service, etc. Ainsi, à Munich, 10 % des déplacements des 1,3 millions de citoyens de la ville centrale se font à vélo.

Redonner à Montréal ses lettres de noblesse

En 1999, le prestigieux magazine américain *Bicycling* avait décerné à Montréal le titre de meilleure ville cyclable d'Amérique, catégorie plus d'un million d'habitants. On y célébrait son réseau cyclable qui, à l'époque, faisait l'envie de bien des villes nord-américaines. En 2001, la mention de meilleure ville cyclable du continent avait davantage mis l'accent sur la « culture vélo » qui s'était développée à Montréal, notamment dans le sillage du Tour de l'Île de Montréal. Ces mentions ont contribué à faire prendre conscience du véritable potentiel que procure le vélo dans une ville comme Montréal. Nous voyons, dans la proposition actuelle de *Plan de transport*, l'occasion parfaite pour Montréal de regagner ses lettres de noblesse et de reconquérir bien d'autres titres, fort nobles !

Le *Plan de transport* de la Ville de Montréal annonce d'abord et avant tout un choix ambitieux que Vélo Québec soutient totalement : investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'automobile solo, entre autres dans le transport en commun et les modes de transport actifs. Nous soutenons tout à fait cette démarche et les 21 chantiers que Montréal souhaite réaliser au cours de la prochaine décennie.

Le *Plan de transport* révèle une toute nouvelle philosophie à la Ville. Montréal inverse l'ordre de priorité: dorénavant, les besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport collectif seront examinés avant ceux des automobilistes, ce dont Vélo Québec se réjouit. Ce plan affirme clairement que la Ville de Montréal

² Données de l'enquête Origine-destination, dans *L'état du vélo au Québec en 2005*, Vélo Québec, 2006.

considère dorénavant le vélo et les transports actifs comme composantes essentielles de son système de transport, une réorientation historique ! L'idée de doubler le réseau cyclable au cours des cinq à sept prochaines années, de mettre aux normes les segments existants, d'ouvrir une partie du réseau cyclable douze mois par année, de véritablement déployer un réseau de stationnements et de vélo-stations nous apparaissent comme des incontournables si on veut réellement augmenter la part modale du vélo. En apportant certaines précisions et certaines nuances, nous croyons que le *Plan de transport*, et le plan d'action sur le vélo qui devrait en découler, permettront à Montréal de regagner rapidement le sommet du palmarès des meilleures villes cyclables d'Amérique. Sans qu'elles nécessitent de ressources supplémentaires, nous croyons que les recommandations qui suivent amèneront le plan encore plus loin.

L'approche de planification

Le *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal* que nous avons proposé à la Ville est le résultat d'une nouvelle approche de planification et de concertation, comme en témoigne le partenariat entre la Ville et Vélo Québec. Les propositions formulées par Vélo Québec répondent aux besoins des cyclistes, sont élaborées à partir de normes et de principes reconnus au Québec et s'inspirent de pratiques qui ont fait leurs preuves dans des villes comparables au Canada, aux États-Unis et en Europe. Elles introduisent une nouvelle façon de concevoir le réseau cyclable à Montréal et nous sommes convaincus que cela doit être la pierre d'assise des nouveaux développements.

Les grands principes

Cela vaut également pour les principes sur lesquels doivent s'appuyer les développements à venir et la mise aux normes du réseau actuel, soit :

- l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes;
- la légitimation de la présence des cyclistes au centre-ville et dans tous les arrondissements;
- la continuité, l'homogénéité et l'efficacité des itinéraires cyclables;
- le respect de la priorité des piétons;
- le respect de la priorité du transport en commun.

Nos recommandations

1. Un investissement nécessaire

Mettre en place cet ambitieux plan de transport exige des investissements importants, ce qui nous conduit à la délicate question des leviers financiers. Si mettre au monde ce plan est audacieux, le réaliser exigera encore plus de courage car la question du financement est au cœur du succès ou de l'échec de ce plan. La mise en place de nouveaux outils de financement est à la base de sa réussite. Vélo Québec identifie trois principes qui devraient guider la ville de Montréal dans le choix de ses leviers financiers.

- a. La Ville de Montréal doit se doter de nouveau pouvoirs de taxation. À titre d'exemple : réduire l'attrait de l'usage de la voiture au moyen d'une taxe sur l'essence, ou d'un poste de péage à l'entrée du centre-ville, d'une taxe sur le stationnement hors rue ou d'une taxe sur la masse salariale des entreprises. Peu importe le moyen choisi, ces mesures doivent, sur le plan financier, être assez lucratives pour engranger les sommes requises pour réaliser ce plan.
- b. Cessons de nourrir l'antagonisme entre la banlieue et Montréal et aménageons une taxe où tous les automobilistes et les entreprises de la grande région métropolitaine seront mis à contribution. D'ailleurs, une partie des sommes recueillies devrait être investie pour bonifier les services offerts par les sociétés de transport de la Rive-Sud et de Laval et pour le réseau des trains de banlieue. Les outils de financement doivent viser à réduire le nombre de voitures au centre-ville et leur parcours dans les quartiers limitrophes. Que l'automobiliste, souvent seul dans sa voiture, vienne au centre-ville à partir de Ahuntsic ou de Brossard, c'est le véhicule qui est de trop et non le citoyen.
- c. Considérant que les sommes allouées à la réalisation des actions du plan de transport sont considérables, plus de 8 milliards sur 20 ans, dont 2,9 milliards dans les cinq prochaines années; et considérant que les actions spécifiques concernant les piétons et les cyclistes sont de l'ordre de 105 millions de dollars sur 5 ans (4 % du budget du *Plan de transport*). Vélo Québec propose que les actions pour les piétons et les cyclistes soient entreprises dès

maintenant, sans attendre les nouvelles sources de financement. Le rattrapage à effectuer pour mettre le réseau cyclable à niveau ainsi que l'ampleur des sommes en jeu, justifie que ces chantiers soient les premiers amorcés.

2. Développer un Plan d'action vélo

Le *Plan de transport* offre un aperçu du déploiement du réseau cyclable montréalais au cours des cinq à sept prochaines années et nous permet d'envisager des chantiers qui amélioreront la convivialité de la ville, du point de vue cycliste. Vélo Québec tient à contribuer au développement d'un *Plan d'action vélo* qui s'inscrira dans la continuité de la vision et des objectifs du Plan de transport. Il est urgent de réaliser un plan vélo à la grandeur de la ville afin que les citoyens puissent, dans leur quartier, faire des déplacements en famille en toute sécurité et des déplacements utilitaires pour aller travailler ou faire des courses. Voici quelques éléments que nous souhaitons retrouver dans le *Plan d'action vélo* :

- a. **Fixer des objectifs quantifiables pour le réseau cyclable et pour la part modale du vélo** : Outre le développement du réseau cyclable, la Ville de Montréal doit fixer des objectifs en termes de part modale du vélo. Nous croyons réaliste de doubler la part actuelle du vélo au cours des cinq prochaines années, pour la porter à 3,2 % d'ici 2012. Il est aussi nécessaire de s'engager à plus long terme, à tripler la part actuelle au cours des dix prochaines années pour franchir la barre des 5 % en 2017. Dans le même registre, il y aurait avantage à déterminer un plafond non seulement à la part modale de l'automobile, mais même au nombre absolu de déplacements en auto. Pour s'assurer de la réussite de ces objectifs, un état d'avancement annuel devrait être produit, pour que la population puisse juger des progrès réalisés autant en termes de développement du réseau cyclable que de part modale du vélo.
- b. **Harmoniser les activités de planification et d'implantation** : Ce plan d'action devra prévoir un mode de planification et d'opération vélo douze mois par année, de même qu'une mécanique simple d'harmonisation des interventions entre les arrondissements ainsi qu'un échancier.

- c. **Permettre aux cyclistes d'emprunter les voies réservées pour autobus :** Avec le déploiement de nouvelles voies réservées pour autobus et taxi, la question de la légitimité des vélos dans ces voies réservées doit être réglée rapidement. Nous trouvons timide la mise en place d'un projet pilote pour tester la possibilité que les cyclistes puissent rouler dans les voies réservées. Vélo Québec souhaite que la ville s'engage à permettre aux cyclistes d'emprunter les voies réservées à l'instar de Paris qui a pris ce virage avec succès, il y a quelques années.
- d. **Amender le code de la sécurité routière :** Vélo Québec souhaite que la Ville de Montréal fasse des représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin de modifier le code de la sécurité routière pour permettre aux cyclistes d'emprunter en toute légalité des sens uniques à contresens, là où le faible débit de voitures le permet. Cette mesure, fort utilisée en Europe du Nord, permet aux cyclistes de raccourcir des trajets à vélo ou de bénéficier de rues tranquilles pour se déplacer, et ce, en toute sécurité.
- e. **Installer en nombre suffisant des stationnements de vélos sécuritaires :** 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 projets. Vélo Québec insiste sur l'importance d'appliquer ce règlement et souhaite que ces dispositions s'étendent aux gestionnaires de stationnements publics et privés, ainsi qu'aux rues commerciales. Vélo Québec souhaite 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 densément peuplés. Les dispositions en ce qui a trait à la qualité des supports devraient être revues à la hausse afin de doter Montréal d'installations de qualité et en nombre suffisant.

3. Développer la complémentarité vélo – transports publics

Une synergie entre les différents acteurs des transports est essentielle pour développer une offre concurrentielle à l'automobile solo. Dans ses études *Complémentarité entre le vélo et les transports publics* (1999) et *Accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares et équipements de l'AMT* (2004), Vélo Québec propose des modèles permettant de développer cette synergie. Cheminement vers les gares, stationnement vélo, voies bus-vélo, transport des vélos à bord des bus, trains et métros et mise en marché conjointe sont autant de moyens à mettre en œuvre dans le cadre du *Plan de transport*.

4. Planification des travaux : penser piétons et cyclistes !

La réalisation du *Plan de transport* sera l'occasion de revoir la configuration de certaines rues, principalement des artères, pour mieux répartir l'espace public entre les différents modes de transport. Il va de soi que la place des piétons et des cyclistes doit être prise en compte lors de ces travaux. Au-delà des travaux liés au *Plan de transport*, il faut profiter systématiquement de tous les chantiers de voirie, incluant les travaux d'infrastructures souterraines (aqueduc, égout, gaz et conduits électriques), pour revoir la configuration des rues touchées et redonner aux piétons et aux cyclistes un environnement de qualité. Une telle pratique accélèrera la mise en place du réseau cyclable découlant du *Plan vélo* et améliorera les rues sur lesquelles des voies cyclables ne sont pas prévues afin que les cyclistes puissent profiter d'un environnement sécuritaire sur l'ensemble du réseau routier montréalais. De plus, l'entretien des trottoirs et des voies cyclables doit faire l'objet d'un niveau de qualité supérieur à la situation actuelle.

5. Réalisation des travaux : penser piétons et cyclistes !

Il est essentiel que les chantiers montréalais, ceux occasionnés par le *Plan de transport* comme les autres, tiennent compte la sécurité des piétons et des cyclistes. En fait, tout chantier qui empiète sur un trottoir ou une voie cyclable devrait comporter un cheminement alternatif approprié et balisé, adéquatement séparé de la circulation automobile. Ces cheminements devraient avoir priorité sur le maintien du stationnement automobile sur rue et même sur la circulation automobile.

6. Promotion et communication

Au-delà de la réalisation de nouvelles infrastructures, la communication est essentielle pour aider les citoyens de la région métropolitaine à changer leurs habitudes de déplacement. Des initiatives telles que l'*Opération vélo-boulot* et *Mon école à pied à vélo!* de Vélo Québec sont des maillons essentiels de cette communication et doivent être appuyées par la Ville.

Nous croyons également que Montréal doit prendre part, comme partenaire principal, à une importante campagne sur le civisme et la cohabitation des différents usagers dans les rues de Montréal – une campagne dans laquelle nous rappellerions aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons leurs droits et responsabilités. Cette question du civisme sur route doit être abordée de façon globale et non pas en compartimentant les usagers. Cette campagne devrait être appuyée d'un ajout de policiers qui, toute l'année, seraient mobilisés pour discipliner les usagers de la route.

7. Partenariat avec Vélo Québec

Nous l'avons rappelé plus haut, Vélo Québec est associé au déploiement du réseau cyclable montréalais, particulièrement au centre-ville, depuis quelques années. Nous croyons essentiel de maintenir et de développer ce partenariat, à l'exemple de celui entre Vélo Québec et le ministère des Transports du Québec pour la *Route verte*. La Ville bénéficiera ainsi d'un savoir unique en ce qui concerne les besoins réels des piétons et des cyclistes, doublé d'une connaissance des meilleures pratiques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Conclusion

Avec le *Plan de transport* que nous avons sous les yeux, Montréal est en mesure de rejoindre le peloton des autres grandes villes d'Amérique et d'Europe, qui ont pris le pari que l'amélioration de la vie en ville et l'efficacité des déplacements passe par la création d'un meilleur environnement pour ceux et celles qui se déplacent sans moteur.

La question de son financement est au cœur de son succès et le défi des leviers financiers reste entier et aura besoin d'un leadership énergique et convainquant pour donner à Montréal sa nouvelle dynamique de déplacement.

Le virage résolument vélo, piéton et transport collectifs, en matière d'infrastructures tout comme en matière d'éducation, permettra de changer radicalement le visage de Montréal. Si la Féria du vélo de Montréal reste l'événement cycliste le plus imposant en Amérique du Nord, si le dynamisme de Vélo Québec et de son carrefour d'information sont aussi uniques, le développement des infrastructures qui favorisent le vélos ont besoin, après plus de 15 années de stagnation, d'un nouveau souffle ! C'est ce que propose le *Plan de transport* et il va de soi que la Ville de Montréal peut compter sur l'appui et la collaboration de Vélo Québec pour y arriver.

www.velo.qc.ca

Vélo Québec
1251, rue Rachel Est
Montréal, Québec
H2H 2J9
514 521-8356