



Ville de Montréal - Stratégie du centre-ville
Soutenir l'élan

UN RÉFLEXE VÉLO POUR DÉCONGESTIONNER LE CENTRE-VILLE

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal



Vélo Québec

/ NOVEMBRE 2016

PRÉAMBULE

Vélo Québec salue la volonté de la ville de Montréal de se doter d'une Stratégie pour guider le développement de son centre-ville. Cette démarche devrait s'inscrire dans la continuité de plusieurs outils de planification adoptés par l'administration montréalaise au cours des dernières années, et qui ont bien reconnu la contribution, directe ou indirecte, de l'usage du vélo pour l'amélioration du cadre de vie et de la santé des Montréalais :

- > Le Plan de transport (2008);
- > Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise (2010-2015);
- > Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (2012).

Ces documents énonçaient par ailleurs des objectifs qui devraient être poursuivis grâce à la Stratégie : augmentation de la part modale des transports collectifs à 30% à la période de pointe du matin d'ici 2021 (PMAD, 2012), réduction de la circulation automobile à destination du centre-ville de 20% d'ici 2020 et doublement du réseau cyclable (Agglomération de Montréal, Plan de transport de Montréal 2008). La Stratégie du centre-ville contribuera certainement à l'atteinte de ces objectifs, et pourrait en fixer de plus ambitieux pour son propre territoire.

INTRODUCTION

En 2015, Montréal comptait plus d'un million de cyclistes âgés de 3 à 74 ans, soit plus de la moitié de sa population. Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo, un nombre qui a connu **un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013**. Cette augmentation notable est à mettre en lien avec le **développement soutenu du réseau cyclable** : partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et en grand nombre. Sur la piste cyclable de Maisonneuve, proche de la rue Berri, on peut ainsi compter plus de 10 000 trajets à vélo certaines journées.

Dans les quartiers centraux, l'offre de **vélos en libre-service BIXI** a d'ailleurs largement contribué à démocratiser le vélo. Avec 5200 bicyclettes et 460 stations en 2015, on estime que 600 000 Montréalais travaillent, vivent ou étudient à moins de 250 mètres d'une station. Cette facilité à enfourcher un vélo se traduit sur les pistes et routes montréalaises : on compte en moyenne 113 000 déplacements hebdomadaires en BIXI, pour un total de **3.5 millions de déplacements** en 2015. Avec l'annonce récente de 1000 vélos et 80 stations supplémentaires, BIXI a de quoi maintenir et augmenter encore son attrait.

Malgré ces bonnes nouvelles, force est de constater que le potentiel du vélo n'est pas encore assez exploité. **Sa part modale dans les quartiers centraux ne dépasse pas 4%**. Pourtant, **un travailleur montréalais sur trois (33 %) habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail**, un déplacement d'environ 25 minutes à vélo. De plus, **22 % des déplacements normalement réalisés en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo**, selon une analyse réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal¹. C'est donc dire l'important potentiel de développement du vélo comme mode de transport dans la métropole, et plus particulièrement dans ses quartiers centraux. Que manque-t-il pour y arriver?

¹L'état du vélo à Montréal en 2015 (Vélo Québec) <http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec>

NOTRE DIAGNOSTIC

> DÉCONGESTIONNER LE CENTRE-VILLE, SOULAGER LES RÉSEAUX ROUTIERS ET DE TRANSPORT EN COMMUN GRÂCE AU VÉLO

Un constat ressort très clairement du document de consultation de la présente Stratégie : le centre-ville est congestionné. Tant son réseau routier que son réseau de transport en commun sont à saturation. On ne peut accueillir davantage d'autos, et le transport en commun ne pourra pas faire de gains supplémentaires qu'au prix d'un accroissement des fréquences de bus ou de nouveaux modes de transport « lourds » tels que le REM.

Complémentaire et pouvant se substituer à ces modes de déplacement, le vélo n'a pourtant pas atteint son plein potentiel dans le centre-ville, notamment pour les trajets de 5 km et moins. Pour une fraction des coûts investis en transport en commun ou dans le réseau routier, un réseau cyclable structurant pourrait paver la voie à une croissance importante de la part modale du vélo chez les résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville. Un tiers des résidents se rendent déjà au travail à pied; de nombreux autres (du centre-ville et de quartiers adjacents) pourraient élargir leur rayon d'action et parcourir activement de plus longues distances avec des infrastructures cyclables adéquates. Or, **chaque trajet à vélo représente une personne de moins dans les métros et bus bondés du centre-ville, ou une voiture de moins sur la rue.**

> LE RÉSEAU CYCLABLE DU CENTRE-VILLE EST NETTEMENT INSUFFISANT

Au Québec, les citoyens aiment faire du vélo sur des voies cyclables, ou sur des rues à faible circulation (respectivement 56% et 35% des déplacements)². Si **moins d'un trajet sur dix se fait sur des rues à forte circulation, c'est parce que la majorité des cyclistes ne se sentent pas à l'aise à y circuler**. Or, au centre-ville de Montréal, les rues à forte circulation sont omniprésentes et, si l'on peut parfois les éviter en choisissant une rue plus tranquille pour quelques temps, on se retrouve invariablement contraint de traverser ou d'emprunter une rue à fort débit pour atteindre sa destination finale.

Quant au réseau cyclable, il ne couvre qu'une partie du centre-ville et de ses lieux d'emplois, d'études et d'affaires. Si les abords de la rue Sainte-Catherine sont accessibles grâce à la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve (d'ailleurs en cours d'extension vers l'est), **au sud de cet axe, le réseau n'offre qu'un trou béant**. Depuis la piste de Maisonneuve, on ne trouve **aucun axe nord-sud entre les rues Berri et de Courcelles, distantes de 5 kilomètres**, si ce n'est la bande cyclable récemment prolongée sur la rue Saint-Urbain jusqu'à la rue Viger.

²L'état du vélo au Québec en 2015 (Vélo Québec) www.velo.qc.ca/velo2015

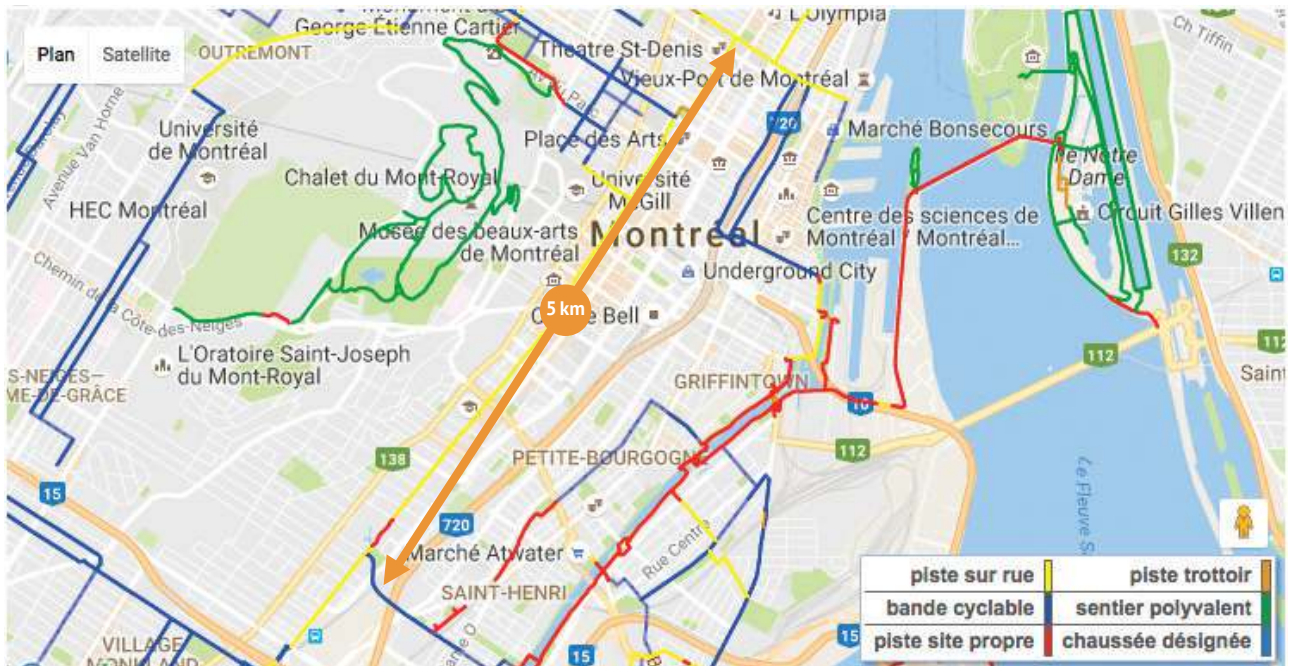


Figure 1 : Réseau cyclable de la ville de Montréal, octobre 2016

Ainsi, quelqu'un qui souhaiterait se rendre du campus de l'Université McGill à la Cité du multimédia, distantes de 2 km à vol d'oiseau, devrait, s'il souhaitait rester majoritairement sur le réseau cyclable, parcourir plus de 5 km!

Ces lacunes sont connues, puisque de **nombreux axes nord-sud figurent à la programmation du réseau cyclable depuis au moins 2008, ou depuis la mise à jour de 2014**. Les rues candidates sont notamment les rues Guy, de la Montagne, Peel ou Jeanne-Mance. Pourtant, aucun de ces axes n'a été réalisé pour l'instant.

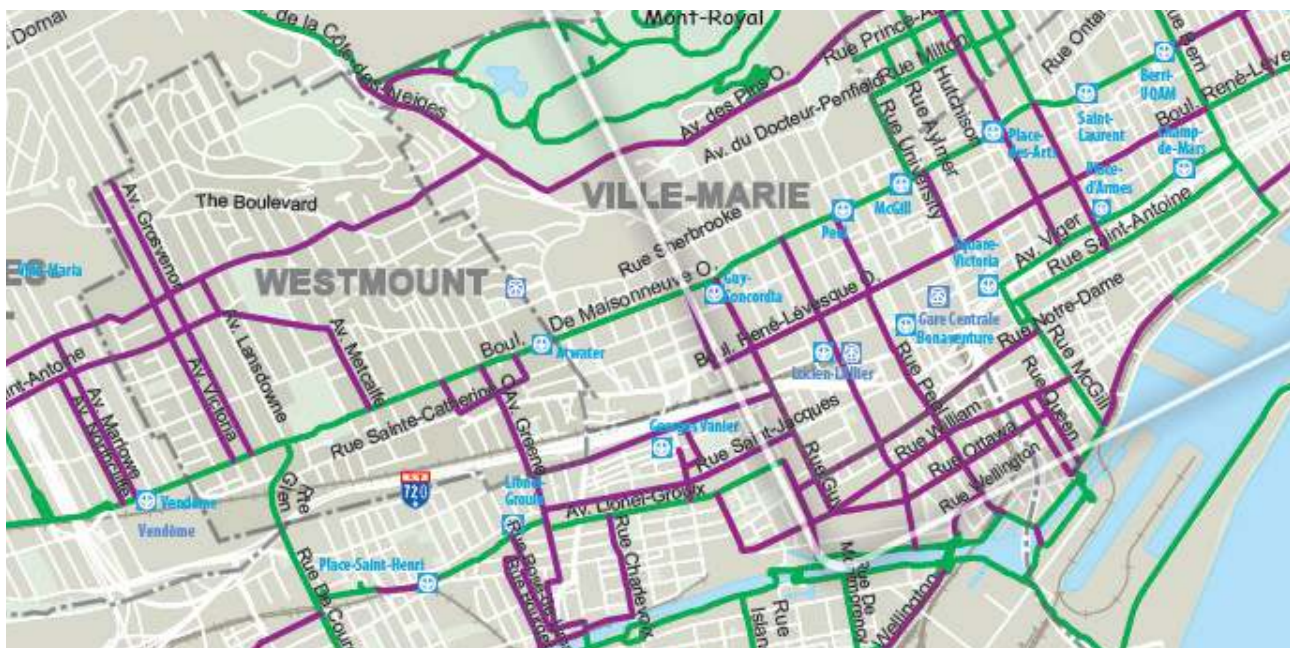


Figure 2 : Réseau cyclable actuel (en vert) et projeté (en violet) de la ville de Montréal, programmation 2014

Au centre-ville, Vélo Québec est aussi particulièrement préoccupé par le **manque de lien cyclable vers le nord dans l'axe du boulevard Saint-Laurent** et la mise à niveau, attendue depuis 25 ans, **du lien cyclable dans l'axe de la rue de la Commune**.

> LA PLUPART DES ACCIDENTS IMPLIQUANT LES CYCLISTES MONTRÉALAIS SURVIENNENT AU CENTRE-VILLE

Avec des volumes extrêmement élevés de circulation, incluant beaucoup de camions, c'est, sans grande surprise, **dans les quartiers centraux de Montréal que se concentrent la plupart des accidents impliquant les cyclistes**. La recension de ces collisions par la Direction de la Santé Publique de Montréal montre également que la plupart surviennent **sur les grandes artères**. Il suffit de consulter le palmarès des dix pires rues pour s'en convaincre : Atwater, Jeanne-Mance, Viger, Saint-Laurent, Ontario, Saint-Denis, René-Lévesque, Parc, de Maisonneuve, Amherst.³ Pourtant, bien souvent les cyclistes n'ont pas le choix d'emprunter ces rues, soit parce que leur destination finale s'y trouve, soit parce qu'elles sont inévitablement sur leur chemin.

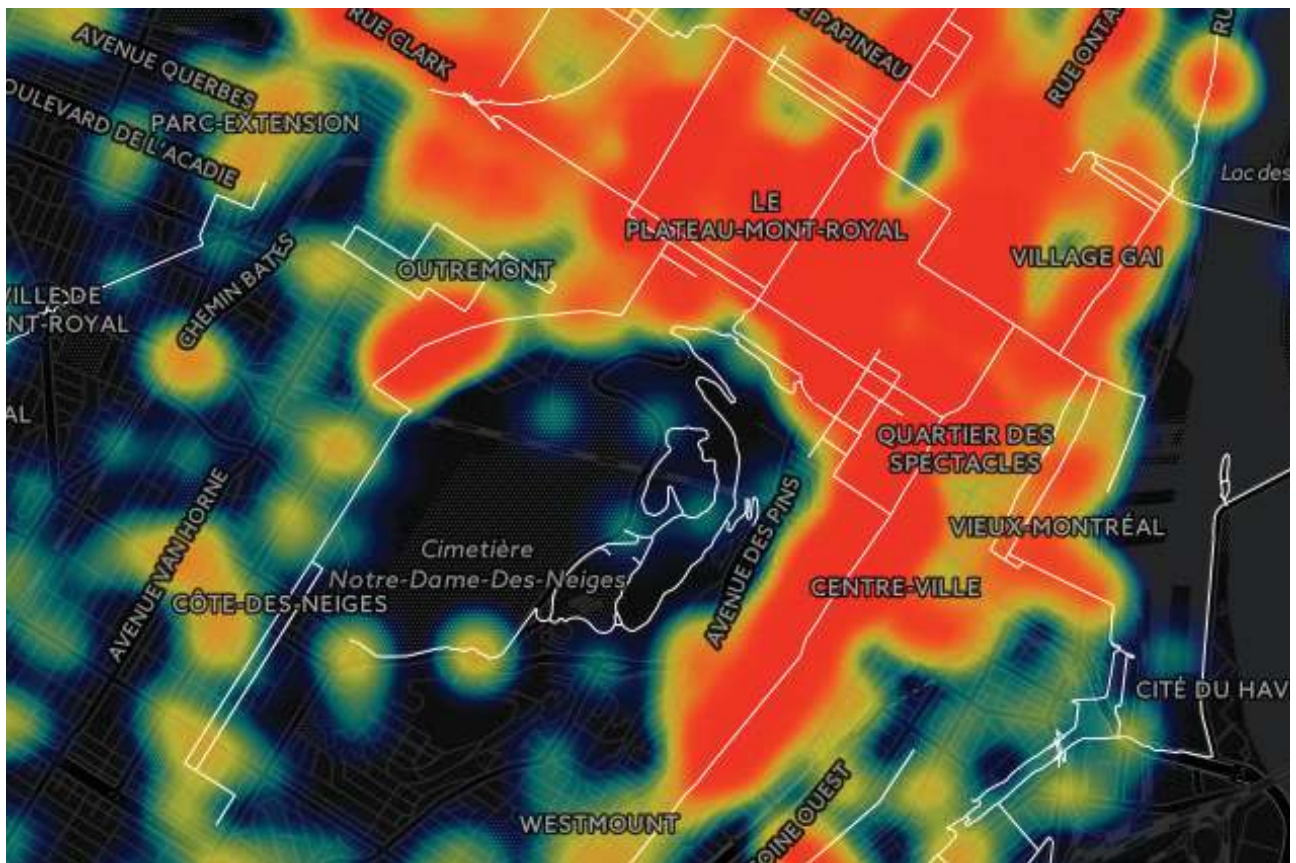


Figure 3 : Carte des accidents par densité (Nael Shiab pour le journal Métro, 2015)⁴

Parmi les points chauds pour la sécurité des cyclistes, notons également les **passages inférieurs et supérieurs (tunnels et ponts)**, comme en témoignent les décès de Mathilde Blais en 2014 dans le viaduc Saint-Denis, et de Christian Brulotte sur le pont Wellington en 2013.

³ Les points chauds du vélo, Le Devoir, 17 mai 2014 <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/408571/les-points-chauds-du-velo>

⁴ Où les cyclistes se font-ils percuter à Montréal, Journal Métro, 247 juillet 2015 <http://journalmetro.com/actualites/montreal/813675/les-accidents-de-velos-cartographies/>

Pour réduire le nombre et la gravité de ces collisions, les solutions sont connues : **réduire le volume et la vitesse de circulation automobile, et offrir des aménagements cyclables sécuritaires** sur les rues et aux intersections. La **stratégie Vision Zéro** annoncée par la Ville de Montréal en septembre 2016 prend acte de cette réalité, en annonçant une diminution des vitesses maximales autorisées à 30 km/h dans les quartiers résidentiels et à 40 km/h pour les rues artérielles, ainsi que la poursuite des mesures de sécurisation dans les viaducs. Elle énumère aussi plusieurs réaménagements majeurs où la sécurité des piétons et cyclistes devra être particulièrement prise en compte : reconstruction du viaduc Berri, secteur Robert-Bourassa/de la Gauchetière, secteur du CHUM, Pôle Lionel-Groulx-Atwater, intersection Maisonneuve/Saint-Urbain.

> LE RÉSEAU CYCLABLE DU CENTRE-VILLE, PAS TOUJOURS À LA HAUTEUR

Nous l'avons vu plus haut, les cyclistes privilégient les rues tranquilles et les voies cyclables pour leurs déplacements. Or, même sur les voies cyclables, le **niveau de sécurité (réel ou perçu) et le confort varient considérablement selon le lieu et le type d'aménagement offert**. Selon le groupe de recherche TRAM⁵, les cyclistes ressentent une meilleure sécurité sur les pistes cyclables hors-rue et séparées physiquement de la circulation, que sur les bandes cyclables (peintes au sol). Interrogés sur les facteurs de qualité d'une voie cyclable, la **séparation physique** arrive en troisième position des éléments cités, juste après la qualité de la chaussée et la continuité du trajet. Cette réalité est bien connue des aménagistes, et se traduit dans les normes et dans les meilleures pratiques.

En matière d'aménagements cyclables, les bonnes pratiques veulent que plus le volume et la vitesse de la circulation sont élevés, plus les voies cyclables devraient être séparées de la circulation. Si une voie partagée (simples pictogrammes sur la chaussée, sans espace dédié aux vélos) est adéquate sur une rue résidentielle tranquille, une bande cyclable délimitée par de la peinture sera plus indiquée pour une rue avec un débit de circulation plus élevé. Et dès lors qu'une rue compte deux voies ou plus par sens de circulation, il conviendrait d'offrir une **piste cyclable unidirectionnelle séparée physiquement de la circulation**. Ceci permet par ailleurs d'éviter que les autos, taxis et véhicules de livraison empiètent sur les voies cyclables, comme c'est souvent le cas sur les bandes cyclables telles que celles de la rue McGill.

Appliqués au centre-ville de Montréal, ces principes d'aménagement signifient que **plusieurs axes cyclables actuels n'offrent pas le degré de confort et de sécurité que souhaitent les cyclistes**. Les bandes cyclables des rues Saint-Urbain, Viger, Saint-Antoine, Wellington, entre autres, sont des exemples d'infrastructures cyclables qui mériteraient d'être séparées physiquement, car une simple bande peinte au sol ne suffit pas à y protéger les cyclistes de la dense circulation automobile.

> LES SUPPORTS À VÉLO SONT LARGEMENT INSUFFISANTS DANS PLUSIEURS SECTEURS DU CENTRE-VILLE

Au centre-ville de Montréal, plusieurs secteurs manquent cruellement de stationnements à vélo. Citons à titre d'exemple le Quartier des spectacles, la rue Sainte-Catherine ouest, Maisonneuve ouest, la Place d'Armes, où le manque de stationnements a de quoi décourager les citoyens qui voudraient s'y rendre à vélo et les met à risque de se voir dérober leur monture. Pour 49 000 places de stationnement auto au centre-ville, combien y en a-t-il pour les vélos, alors que ceux-ci prennent jusqu'à huit fois moins de place?

⁵Consultation sur les déplacements à vélo à Québec – Recommandations (TRAM), 2015 http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/rapport_final_veloQC.pdf

NOS RECOMMANDATIONS

Face à ces constats, voici les propositions de Vélo Québec pour la Stratégie du centre-ville :

> FAIRE DU VÉLO UNE ALTERNATIVE RÉALISTE ET ATTRAYANTE À L'AUTO ET AU TRANSPORT EN COMMUN

Avec 100 000 résidents, 300 000 travailleurs et 150 000 étudiants et un objectif affiché de 50 000 résidents supplémentaires d'ici 2030 sur 18 km², le centre-ville devra multiplier les alternatives à l'auto personnelle et maximiser le potentiel de chacune. Comme nous l'avons vu en introduction, **une part importante de trajets de 5 km et moins pourraient être faits à vélo**, que ce soit à l'intérieur du territoire ou depuis les quartiers adjacents. Nous proposons donc de viser un objectif de **part modale vélo de 15%** pour les quartiers centraux à l'horizon 2021.

> OFFRIR UN RÉSEAU CYCLABLE RÉPONDANT AUX BESOINS DE TOUS LES TYPES DE CYCLISTES

Nous adhérons essentiellement à l'énoncé 3.3 de la Stratégie :

Développer le réseau cyclable du centre-ville et assurer sa continuité

La Stratégie favorise l'utilisation du vélo comme mode de transport et projette la réalisation de nouvelles pistes cyclables faisant le lien avec les secteurs adjacents en vue de constituer un réseau cyclable radial. La Stratégie planifie également de rendre le réseau interne plus cohérent en connectant les pistes et voies existantes de manière à pouvoir traverser le centre-ville sans discontinuité de pistes.

Afin de réaliser le plein potentiel du vélo, il faudra en effet substantiellement et **rapidement** développer le réseau cyclable actuel. Précisons que celui-ci devrait prendre la forme d'un **réseau cohérent et régulier d'axes nord-sud et est-ouest** quadrillant le centre-ville.

Comme nous l'avons vu, le volume de circulation et les livraisons au centre-ville nécessiteront, dans la plupart des cas, d'aller au-delà de simples bandes cyclables peintes au sol, et d'opter plutôt pour **des aménagements cyclables physiquement séparés de la circulation**, parfois au prix d'une réallocation de voies de circulation ou de stationnement auto.

Dans la conception des aménagements cyclables, nous encourageons par ailleurs la ville à se baser non pas sur les exigences minimales des normes québécoise, mais sur les **meilleures pratiques mondiales en matière d'aménagement cyclable**. Ces aménagements devraient en effet permettre à une plus grande variété de cyclistes de se sentir à l'aise dans leurs déplacements, dans une perspective « AAA » (All Ages and Abilities). Enfin, ce réseau devra être conçu pour être praticable à l'année, et être déneigé.

> ADOPTER UNE APPROCHE DE « RUE COMPLÈTE » INCLUANT DES VOIES CYCLABLES DANS CHAQUE RÉFECTION DE RUE

Nous proposons une bonification de l'orientation 1.4 de la Stratégie qui se lit comme suit :

Améliorer la convivialité et la sécurité des grands axes

La Stratégie vise à généraliser les aménagements favorables aux piétons et à compléter le réseau cyclable en éliminant les discontinuités existantes. (...) Des mesures de sécurité, de convivialité et d'accessibilité universelle seront systématiquement appliquées : verdissage, ajout de mobilier (bancs, supports à vélo), élargissement de trottoirs, ou encore installation d'une signalisation adéquate pour les piétons.

La mention des supports à vélo est appréciée, puisqu'elle reconnaît bien que les personnes à vélo ont à se rendre sur les grands axes, comme tous les autres usagers. Mais il faut aller plus loin et s'assurer que les **besoins de circulation des cyclistes soient systématiquement pris en compte**, tout comme ceux des piétons. Alors que trop d'artères montréalaises sont encore réaménagées sans rien prévoir pour le vélo, la nouvelle Vision zéro de la ville doit désormais se traduire par une place pour les cyclistes dans **chaque projet de réaménagement de rue**, plutôt que d'intervenir à posteriori sur des rues dangereuses. À terme, cela signifiera que **chaque grand axe devrait être doté d'une voie cyclable sécuritaire et conviviale**.

> FAIRE UNE PLACE AUX VÉLOS SUR TOUS LES PONTS ET DANS TOUS LES VIADUCS

La Stratégie identifie bien, à la page 26, que le territoire du centre-ville est morcelé par des barrières routières, des axes de chemin de fer et le canal Lachine, ce qui complique les déplacements actifs. Les actions de **sécurisation des viaducs** déjà entreprises par la ville devront donc se poursuivre et **s'étendre également aux ponts**.

De plus, il faudra se pencher sur les abords du pont Champlain, et s'assurer que celui-ci sera facile d'accès pour les cyclistes qui voudront passer du centre-ville à la rive sud.

> FAIRE UN INVENTAIRE DES BESOINS ET DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

Nous invitons la ville à faire un inventaire des besoins en stationnement vélo et à en aménager partout où ces besoins restent à combler, y compris aux abords des stations de transport en commun, afin de favoriser l'intermodalité et contribuer à rendre le transport en commun plus efficace. Comme nous le proposons déjà en 2013, les objectifs suivants pourraient être fixés :

Assurer une offre de stationnement vélo adéquate pour satisfaire les besoins :

- a) de l'équivalent de 5 % des usagers, des employés et de la clientèle des immeubles municipaux et publics;*
- b) des clients des rues commerçantes, à raison de 5 à 20 places de stationnement vélo sur trottoir ou dans la rue par 100 m de façade commerciale sur ces rues;*
- c) des usagers du transport en commun.*

⁶Vélo Québec, Le vélo dans l'avenir des villes (2013)

CONCLUSION

Vélo Québec appuie la ville de Montréal dans sa Stratégie du centre-ville et reconnaît les efforts qui y sont faits pour intégrer le vélo, en particulier dans son orientation 3.3 portant sur le développement d'un réseau cyclable continu. Nous adhérons par ailleurs aux objectifs de sécurité et de convivialité que la Stratégie se fixe, afin de créer des milieux de vie complets et inclusifs. Cette convivialité doit aussi être offerte aux cyclistes, pour qui le centre-ville est encore loin d'être attrayant.

Nous en sommes convaincus : au centre-ville de Montréal, le vélo est un outil puissant pour soulager la congestion des routes et la saturation des réseaux de transport en commun. Il le sera d'autant plus dans les prochaines années, qu'on nous promet riches en chantiers de toutes sortes. C'est aussi un ingrédient indispensable de quartiers actifs et conviviaux, où il fait bon vivre, travailler et étudier. Les Montréalais aiment le vélo; les voies cyclables existantes sont si appréciées des citoyens qu'elles connaissent leurs propres bouchons de circulation. Le potentiel du vélo est donc encore largement sous-exploité, mais un réseau cyclable complet, ininterrompu, sécuritaire et convivial représenterait un investissement peu coûteux, avantageux en termes de coûts/bénéfices, vite rentabilisé et très porteur en matière de mobilité et de qualité de vie. Pour aller plus loin et récolter tous les bénéfices d'un recours accru au vélo par les citoyens, nous encourageons néanmoins la ville de Montréal à développer un **réflexe vélo** pour ne **jamais oublier** ses citoyens à deux roues, que ce soit sur ses grands axes, dans ses ponts et sur ses tunnels, à destination, et surtout à chaque occasion où une rue sera repensée et réaménagée.

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.