

# Plan d'action 2018-2020 en sport et plein air

## de la Ville de Montréal



L'intervention de Vélo Québec

### Introduction

Depuis 51 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage 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, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il offre aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec, le Canada 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour déterminer les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Vélo Québec est heureux de participer à la consultation sur le *Projet de plan d'action 2018-2028* découlant du *Plan directeur du sport et du plein air urbains*. Les idées et les commentaires que nous apportons ici vont tout à fait dans le sens des actions que nous menons depuis plus de 50 ans pour valoriser la pratique libre, sécuritaire et agréable du vélo et des activités de plein air plus globalement, en nature ou en milieu urbain. Ils se situent dans la continuité des principes que nous mettons de l'avant chaque fois que nous en avons l'occasion :

- Agir pour une ville active et encourager les déplacements actifs
- Appuyer et valoriser les événements participatifs
- Offrir des lieux de pratiques pour les activités émergentes
- Reconnaître officiellement les lieux de pratique sportive libre

Voici les éléments du plan d'action 2018-2020 découlant du Plan directeur du sport et du plein air urbains que nous allons commenter.

- développer un réseau de plein air intégré
- mettre en place de programmes de sensibilisation et d'éducation
- adapter l'offre aux changements climatiques
- valoriser la pratique libre et les sports émergents
- aménagement le réseau sportif extérieur
- innover et favoriser l'équité sociale et économique
- favoriser l'accès aux infrastructures scolaire et municipales
- réalisation du dossier d'opportunité

### I- Développer un réseau de plein air urbain intégré

L'idée mise de l'avant ici est de favoriser la mobilité et la connectivité, en lien avec le verdissement, de façon à créer une ville à échelle humaine. C'est bien sûr un principe avec lequel nous sommes en accord. Lors des consultations *Montréal, physiquement active* (2012) nous avons fait valoir que la mobilité active devrait être au centre de la stratégie pour rendre Montréal plus active. Une stratégie qui mettrait à profit le pouvoir promotionnel extraordinaire des événements de participation et le déploiement des infrastructures qui rendent la ville plus conviviale à pied et à vélo. Six ans plus tard, les choses ont évolué, mais il faut passer en deuxième vitesse et profiter du momentum et de la conjoncture d'une nouvelle administration dont les ambitions pour changer la ville sont élevées. Même si Montréal ne peut pas tout faire, elle peut en faire beaucoup. La ville n'est ni un ministère de la Santé, ni un ministère de l'Environnement, mais elle a le pouvoir très direct d'agir sur ces choses qui font le quotidien de tous ses citoyens. Elle a le pouvoir d'agir sur la forme urbaine, l'aménagement des places publiques, des lieux de marche et des voies cyclables, sur l'organisation du transport et des loisirs. Et ce ne sont là que quelques exemples des champs de compétence qui peuvent être utilisés pour rendre la ville plus active.

Aussi, que ce soit au niveau de la ville centre ou au niveau des arrondissements, il est important que l'administration municipale continue d'appuyer la réalisation des plans de déplacements scolaires, comme cela a été fait dans le passé avec la collaboration de Vélo Québec et des cinq commissions scolaires de l'île de Montréal (CSDM, CSMB, SCPI, LBP, English Montreal Board) Selon nos données, 193 écoles primaires bénéficient actuellement d'un plan de déplacement scolaire sur 394 immeubles (écoles et annexes), soit 49% des écoles primaires de l'île de Montréal. Il est essentiel que ce travail se poursuive.

Il faut profiter au maximum de tous les projets qui sont susceptibles d'avoir une influence sur l'allure d'une rue, d'un quartier. Les différentes formes de mobilité doivent être au cœur des préoccupations de tous, gestionnaires et gens de terrain, afin de répondre à un des besoins primaires de bien des citoyens et citoyennes de Montréal : celui de se déplacer activement, de façon sécuritaire et plaisante.

S'attaquer à cette tâche nécessite un travail de concertation probablement sans précédent. Disons-le franchement et sans malice : si Montréal est capable de grandes choses, le travail en

silos est malheureusement encore trop présent, que ce soit entre les services ou entre la ville centre et les arrondissements. Mais en même temps, quel défi extraordinaire cela est-il. Un défi qui, s'il était relevé, permettrait d'atteindre de hauts niveaux de performance et des résultats immédiats.

Mais il nous semble important que le leadership de cette démarche soit assuré par le bon joueur. Est-ce que le Service des grands parcs ou le Service de la diversité sociale et des sports sont les mieux placés pour assurer ce leadership ? S'il est question de connectivité et de mobilité, il nous semble majeur que le Service des infrastructures, de la voirie et des transports ne soit pas trop loin. De la même manière, nous croyons que le Service de la diversité sociale et des sports devrait exercer un leadership en ce qui concerne les enjeux « loisir de plein air » et « accessibilité au plein air » d'une façon globale dans la ville.

## 2- Mettre en place des programmes de sensibilisation et d'éducation

Animer, éduquer et sensibiliser, tout cela est essentiel dans un contexte où amener les jeunes à faire plus d'activité physique est toujours un défi. Il ne suffit pas de créer des infrastructures. Il faut aussi s'assurer que les groupes moins actifs ou plus à l'écart dans la société, soient stimulés et guidés dans leur apprentissage. Le programme *Cycliste averti*, de Vélo Québec, va tout à fait dans ce sens. *Cycliste averti* vise à qualifier les enfants de la fin du primaire à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur environnement et à rassurer les parents sur les habiletés de leurs enfants à circuler à vélo sur la chaussée. Et comme tout programme de sensibilisation ou d'éducation, ce type d'initiative requiert des fonds qu'il est difficile, voire impossible, de récolter dans le secteur privé. Voilà pourquoi l'engagement actuel et futur de la Ville de Montréal est essentiel et complémentaire à la contribution des organismes gouvernementaux dans ces programmes d'éducation et de sensibilisation. Enfin, toute autre initiative qui encouragerait particulièrement les enfants des communautés culturelles à faire du vélo devrait également être encouragée.

## 3- Adapter en fonction des changements climatiques

Les automnes de plus en plus cléments, les printemps hâtifs et les hivers en dent de scie que nous connaissons ont et auront inévitablement un impact majeur sur la pratique des activités en plein air et les déplacements actifs à Montréal. Comme il en est question dans le plan directeur et le plan d'action, la diminution de la saison de patinage en est probablement l'illustration la plus spectaculaire d'un point de vue « sports et loisirs ». Mais il ne faudrait pas négliger ces effets sur tout ce qui peut favoriser la mobilité active.

### *Usage et entretien du réseau cyclable*

Ce besoin d'avoir un réseau cyclable quatre saisons est motivé non seulement par des saisons plus clémentes, mais aussi par une tendance à la hausse documentée du nombre de cyclistes d'hiver depuis 2012. Dans son *Plan cadre Montréal, ville cyclable (2017)*, nous tenons à le souligner, la Ville s'est engagée à procéder graduellement à la conversion du réseau cyclable en un réseau accessible et sécuritaire en toutes saisons en mettant l'accent sur les trois priorités suivantes :

- améliorer la qualité du déneigement des voies cyclables;
- s'assurer d'un niveau de service comparable d'un arrondissement à l'autre;
- convenir d'une norme pour l'entretien du réseau cyclable durant l'hiver

Nous pourrions ajouter à cela l'importance de se doter des meilleures pratiques à l'exemple des pays nordiques les plus avancés et de faire appel à une machinerie qui réponde bien à ces besoins.

Enfin, si le *fatbike* n'est pas nécessairement le type de vélo utilisé pour les déplacements quotidiens en ville, il demeure qu'il s'avère un loisir dont la popularité s'accroît d'année en année. Des sites se sont développés sur le territoire de Montréal et la demande pour d'autres sites semblables est là. Il faut en tenir compte.

#### *Valorisation de la marche loisir et utilitaire*

Lorsqu'il est question des piétons, cela semble aller de soi, puisque les trottoirs existent. Par contre, avec les hivers avec des écarts de température comme nous les connaissons, un plus grand soin devait être accordé à l'entretien des trottoirs et autres lieux de marche. Voilà une bonne façon de valoriser les déplacements actifs, ce qui est tout à fait en lien avec plusieurs politiques de la Ville et son engagement dans la stratégie Vision zéro en matière de sécurité routière.

#### 4- Valoriser la pratique libre et les sports émergents

Le succès des événements du Festival Go vélo Montréal (Tour la Nuit et Tour de l'Île) traduit probablement le plus concrètement ce que peut générer une grande mobilisation populaire autour de la pratique libre du vélo. Sans discours ronflant ni ton moralisateur, ces événements deviennent rapidement des invitations à s'activer et à découvrir sa ville avec sa propre énergie! En motivant des milliers de Montréalais et de Montréalaises à troquer leur automobile en faveur de leur vélo, le temps d'un festival cycliste urbain, nous réussissons aussi à inspirer plusieurs à adopter le vélo au quotidien. L'événement a même un effet d'entraînement. Des sondages réalisés au cours des années démontrent que le Festival Go vélo Montréal contribue dans une certaine mesure à accroître la mobilité active : selon les années, de 40 % à 47 % des participants font plus de vélo depuis leur première participation au Tour de l'Île de Montréal.

L'appui de la Ville de Montréal à de telles initiatives qui valorisent la participation et contribuent à la promotion de l'activité physique et des saines habitudes de vie est essentiel. Sans un appui logistique et financier ces événements seraient tout simplement impossibles à organiser.

#### *Sports émergents*

Nous l'amenons ici, mais en même temps nous considérons que le vélo de montagne ne doit plus être considéré comme un sport ou un loisir émergent. Selon *L'état du vélo au Québec en 2015*, on compte maintenant presque autant d'adeptes de vélo de montagne adultes que d'amateurs de ski de fond ou de hockey sur glace. En ce qui concerne les types de pratique (loisir ou sport), nous sommes d'avis que toutes les formes de pratiques sont valables. Il n'y a pas si longtemps encore, la pratique sportive et compétitive du vélo de montagne était la seule pratique significative et disponible. Aujourd'hui, le contexte est différent. On compte encore une pratique sportive bien établie (2 751 membres actifs au Québec en 2015, tous âges

confondus<sup>1</sup> et plus de 300 événements sportifs à travers la province chaque année), mais la pratique récréative du vélo de montagne est plus populaire que jamais (620 000 adultes). Cette tendance ne peut faire autrement que d'amener les municipalités à s'impliquer davantage dans l'identification, l'aménagement et l'entretien de lieux de pratique de qualité. Les grands espaces étant moins facilement disponibles dans les milieux urbanisés, on pourra miser davantage sur des sites de plus petite taille, mais qui peuvent néanmoins offrir une expérience de qualité. Et même si *qualité* rime avec *budgets*, il reste que l'on obtiendra toujours un bien meilleur ratio coûts/bénéfices avec ce type d'équipement que pour plusieurs autres types d'installations sportives.

L'expérience de plusieurs grandes villes nord-américaines (New York, Seattle, Toronto, Vancouver, Sherbrooke) démontre qu'il est possible d'aménager en milieu urbain des pistes à rouleaux (*pumptracks*) ou des sentiers de vélo de montagne, des équipements qui attirent les jeunes qui trop souvent sont difficiles à faire bouger. Dans cet esprit et dans celui de favoriser le loisir de proximité, nous croyons que Montréal peut appuyer un cadre de pratique de vélo de montagne en milieu urbain. Cela peut se traduire par l'implantation de véloparcs<sup>2</sup> urbains en certains lieux et par l'aménagement de sentiers destinés à la course en sentier et au vélo de montagne dans certains parcs et espaces publics, incluant ceux qu'on qualifie de lieux inusités.

Le Plan directeur fait mention (p. 89) de plusieurs lieux à fort potentiel pour la pratique du vélo de montagne (parc Frédéric-Back, Falaise Saint-Jacques, etc.), mais il ne faudrait pas passer sous silence le mont Royal, où la pratique actuelle et non organisée menace l'intégrité naturelle des lieux. Nous continuons de faire valoir que l'aménagement de quelques sentiers de haute qualité et l'implication de la communauté cycliste montréalaise sur la montagne serait sûrement une des clés à la conservation et la pérennité du milieu naturel.

#### 5- Aménager le réseau sportif extérieur

Dans le Plan d'action, il est question d'établir des normes de conception et d'aménagement de façon à assurer la pérennité des aménagements et des investissements. Ici aussi, nous proposons d'élargir cette préoccupation aux activités dites « en émergence ». Il est essentiel que les aménagements permettent une expérience optimale aux utilisateurs et soient réalisés, surtout en milieu naturel, selon les paramètres qui correspondent à l'aménagement durable. En 2018, Vélo Québec publiera un guide de bonnes pratiques d'aménagement de véloparcs pour accompagner les municipalités. Cela s'ajoute au dossier élaboré sur la question du vélo de montagne et déposé à la Ville en 2017<sup>3</sup>, et alimente un partenariat à poursuivre avec la Ville sur cet enjeu de conception et d'aménagement.

---

<sup>1</sup> [https://fqsc.net/files/general/Pages/Assemblee-generale/20170317\\_RapportAnnuel.pdf](https://fqsc.net/files/general/Pages/Assemblee-generale/20170317_RapportAnnuel.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.velo.qc.ca/montagne/Le-veloparc-explique>

<sup>3</sup> Vélo Québec. 2017. Potentiel du développement du vélo de montagne à Montréal : [http://www.velo.qc.ca/files/file/Montagne/VQ\\_Sommaire\\_etude-Montreal\\_velo\\_de-montagne\\_2017.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/Montagne/VQ_Sommaire_etude-Montreal_velo_de-montagne_2017.pdf)

Enfin, le *Plan d'action* devrait accorder une importance particulière à ce qui concerne les « plateaux sportifs » non traditionnels. Selon notre approche, il nous apparaît primordial de valoriser le sport et l'activité physique spontanée, sans trop d'encadrement, accessible au plus grand nombre possible. Il est de la responsabilité des différents niveaux de gouvernements d'investir dans des infrastructures pour faciliter ces pratiques qui, sans être des amphithéâtres ou des aré纳斯, peuvent apporter des bénéfices importants au plan social, de la santé et de l'environnement. Montréal a la richesse de pouvoir offrir, à très faible coût, certains lieux qui se prêtent merveilleusement bien à la pratique sportive et à l'entraînement à vélo. Ce sont le circuit Gilles-Villeneuve et le chemin Camillien-Houde sur le mont Royal. Le Chemin Camilien-Houde fera l'objet, au cours de prochains mois, d'un projet pilote qui éliminera la circulation automobile de transit. Tout doit être mis en œuvre pour assurer le succès de ce projet pour que la mesure puisse devenir permanente et procurer ainsi aux Montréalais un des sites de pratique sportive populaire des plus spectaculaires au monde. Même chose avec le Circuit Gilles-Villeneuve. Des consultations sont amorcées concernant l'avenir du parc Jean-Drapeau et son développement. Compte tenu des débats qui ont eu cours ces dernières années sur l'accessibilité à vélo au circuit Gilles-Villeneuve, il nous apparaît essentiel que la Ville formalise son statut de lieu de loisir et d'entraînement à vélo.

#### 6- Innover et favoriser l'équité sociale et économique

Le vélo est un magnifique véhicule de valorisation de l'équité. Nous avons fait mention du programme *Cycliste averti* que Vélo Québec développe à Montréal, mais également à travers le Québec. Dans les quartiers multiculturels où il est dispensé, *Cycliste averti* a un effet magique. Il faut le dire, le vélo n'est pas nécessairement très présent dans le quotidien des nouveaux arrivants. *Cycliste averti* vient alors donner ou redonner la confiance de circuler dans la ville, en plus de valoriser cette pratique. Les ateliers de vélo communautaires, qui misent sur le développement de l'équité et de la justice sociale, jouent également ce rôle. Toutes ces initiatives participent à la vie communautaire et à l'épanouissement des Montréalais et Montréalaises.

#### 7- Favoriser l'accès aux infrastructures scolaire et municipales

Nous adhérons à 100% à l'idée d'une utilisation optimale des infrastructures scolaires et municipales. En 2018, cela n'a pas de sens que des cours d'école soient verrouillées après les heures de classe. Nous comprenons les enjeux de sécurité, mais nous appuyons la Ville dans sa recherche de solutions à cette réalité avec les administrations scolaires.

#### 8- Réalisation du dossier d'opportunité

Comme elle l'a fait pour d'autres activités sportives, il est souhaitable que la Ville se dote d'un dossier d'opportunité sur la question du vélo de montagne et des véloparcs. Comme nous l'avons soulevé au point 5, le dossier préparé en 2017 par Québec sur le potentiel de développement du vélo de montagne peut sûrement être mis à profit pour démarrer cela.

## **Conclusion**

Le Plan directeur en sport et plein air de la Ville de Montréal et son plan d'action 2018-2020 contiennent tous les éléments pour amener des changements profonds dans la façon dont sont organisés le sport et le loisir de plein air à Montréal. En plus des quelques commentaires que nous avons pu livrer dans ces pages, nous sommes d'avis que le succès de l'exercice repose sur la cohérence de ce plan avec l'ensemble des politiques de la Ville de Montréal et gouvernementales pertinentes, d'une part, et sur la volonté de l'administration municipale de faciliter la concertation entre les différents secteurs et services. Notre retard sur les villes canadiennes en termes d'activité physique et de mobilité est documenté. Lorsqu'on aborde la question des activités émergentes en vélo, cela est encore plus vrai. Voilà un beau défi pour lequel nous offrons notre entière collaboration à l'administration montréalaise et aux équipes des différents services concernés.