



LE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Mémoire déposé par Vélo Québec à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050



Vélo Québec

/ OCTOBRE 2022

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis plus de 50 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 du vélo 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 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. 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 identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1 : Poursuivre l'élaboration d'un réseau structurant de transport actif et collectif, en misant sur la réallocation de l'espace de voirie consacré à l'automobile

RECOMMANDATION 2 : Accélérer le développement des réseaux cyclable et piétonnier dans les secteurs excentrés et en assurer la connectivité

RECOMMANDATION 3 : Concevoir et mettre à niveau des aménagements cyclables inclusifs assurant un sentiment de sécurité pour les personnes de tout âge et habileté

RECOMMANDATION 4 : Renforcer l'intermodalité afin de soutenir l'ensemble des chaînes de déplacements

RECOMMANDATION 5 : Renforcer la sécurité des quartiers en créant des secteurs à circulation restreinte pour les véhicules lourds

RECOMMANDATION 6 : Poursuivre les meilleures pratiques de déneigement et de conception des aménagements cyclables et piétonniers de façon à faciliter la mobilité active hivernale

RECOMMANDATION 7 : Soutenir la mise en place d'aménagements favorisant le développement de la confiance et des habiletés nécessaires à la pratique du vélo

RECOMMANDATION 8 : Concevoir les stations intermodales et édifices publics de façon à intégrer des aménagements à destination cyclistes complets

RECOMMANDATION 9 : Améliorer l'accessibilité des espaces verts et leur perméabilité aux déplacements utilitaires actifs

RECOMMANDATION 10 : Soutenir l'étendue et l'accessibilité des services de vélos en libre-service, en plus d'évaluer le potentiel de transfert modal des différentes solutions de micromobilité

RECOMMANDATION 11 : Déployer des mesures d'écofiscalité encourageant la démotorisation des ménages montréalais

RECOMMANDATION 12 : Faciliter l'implantation d'espaces de transbordement pour la cyclologistique

RECOMMANDATION 13 : Déployer des mesures de participation permettant de capter les populations vulnérabilisées et traditionnellement écartées des exercices de consultation publique

RECOMMANDATION 14 : Encourager l'adhésion des arrondissements à la démarche de certification VÉLOSYMPATHIQUE pour accélérer le développement de leur culture vélo

RECOMMANDATION 15 : Prévoir un comité de suivi constitué d'organisations issues de la société civile, ainsi que des mécanismes de reddition et de révision du PUM

RECOMMANDATION 16 : Positionner la Ville de Montréal comme un exemple à suivre en matière de mobilité durable

Introduction

La mise en chantier du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal (PUM) se pose comme un exercice inédit de planification intégrant urbanisme et mobilité. En ce sens, Vélo Québec tient à saluer la conjugaison de ces réflexions autrefois séparées. À cet effet, rappelons qu'un bon plan de mobilité est invariablement tributaire d'un plan d'urbanisme qui favorise la compacité des milieux de vie en encourageant naturellement la mobilité durable par la trame urbaine.

Tel qu'exposé dans le document de consultation, le *Projet de ville*, Montréal s'apprécie à de multiples niveaux. Elle est bien sûr métropole, mais aussi caractérisée par une vie de quartier qui lui est propre. Cette situation pousse à décloisonner la réflexion entourant le PUM afin de répondre à des besoins de mobilité durable tant à l'échelle locale que régionale. Ainsi, cet exercice implique de s'attaquer à d'importants défis pour opérer des changements dans la façon dont les personnes se déplacent sur l'île, mais aussi au-delà de ses rives. La nécessité de démotoriser les ménages, de réduire la place pour les voitures, de briser la captivité des personnes en déficit de mobilité, ou encore de créer une véritable culture de la mobilité durable se posent comme des enjeux de taille auxquels doit s'attarder le PUM.

À cet égard, si le diagnostic présenté dans le *Projet de ville* pose un regard lucide sur l'état de Montréal, l'exercice de vision aurait pu aller plus loin. Plus spécifiquement, Vélo Québec croit qu'il importe de détailler de façon plus appliquée la forme que doivent prendre les éléments de vision proposés. Ainsi, en plus de proposer des mesures pour bonifier l'actuelle vision, les diverses recommandations étayées dans ce mémoire visent aussi à aiguiller concrètement l'articulation de solutions aux enjeux de mobilité identifiés.

Recommandation 1

Poursuivre l'élaboration d'un réseau structurant de transport actif et collectif, en misant sur la réallocation de l'espace de voirie consacré à l'automobile

À travers l'ensemble du Projet de ville, l'importance de poursuivre le développement d'un réseau de transport collectif structurant est mentionnée. Or, si cela est effectivement nécessaire, il s'agit aussi de viser un objectif similaire pour les réseaux cyclable et piétonnier sur l'ensemble du territoire montréalais. Modes de déplacement à part entière, la marche et le vélo doivent permettre des déplacements locaux efficaces à partir de réseaux connectés et desservant l'ensemble de Montréal. Ajoutons aussi que ces réseaux doivent assurer une navigation instinctive en proposant des trajets directs et une signalisation soutenue afin que toute personne puisse bénéficier de ces options de transport. Rappelons que développer les réseaux de transport actif est garant de la capacité des personnes à faire les choix de mobilité qui correspondent le mieux à leurs besoins et niveau de confort. Cette souveraineté de mobilité se pose comme un vecteur de développement socio-économique. Cela implique donc que la mobilité doit être cadrée au sein du PUM comme un droit garanti pour toutes et tous.

Également, le PUM doit s'engager plus clairement à réduire la place disproportionnée accordée à la voiture. S'il est question d'un « [...] repartage de l'espace public » au sein du Projet de ville (p. 48), nous recommandons de poser sans équivoque un engagement à retrancher de la place à la voiture sur le réseau routier au profit des modes actifs et collectifs, en concordance avec le principe de rue complète¹. Plus simplement, aucun ajout à la capacité routière actuelle ne doit être fait. De plus, l'essor de réseaux piétonnier, cyclable et de transport collectif accessibles, structurants et intégrés doit se faire sur l'emprise de l'automobile afin de favoriser la mobilité durable des personnes.

Aussi, il est nécessaire que le PUM intègre des mesures d'atténuation des impacts sur la mobilité lors de travaux sur les infrastructures de transport. Comme il importe de préserver l'efficacité des déplacements des individus, les mesures favorisant la mobilité active devront être prioritaires. Ainsi, il est recommandé de réduire en priorité les contraintes au transport actif, essentiel aux déplacements locaux et vers les infrastructures de transport collectif. Ensuite, il s'agit d'atténuer les entraves au transport collectif et, en dernier lieu, la circulation automobile.

¹Pour découvrir ce principe, voir : <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/politique-rues-completes/>

Recommandation 2

Accélérer le développement des réseaux cyclable et piétonnier dans les secteurs excentrés et en assurer la connectivité

À travers les éléments de vision relatifs à la mobilité douce du *Projet de ville* (p. 90), il faut souligner la perspective de réseaux cyclable et piétonnier accessibles pour toutes et tous. Cela étant dit, ceci doit se traduire dans le PUM par une accélération du développement des réseaux destinés aux usagères et usagers dans les secteurs périphériques. L'actuelle iniquité dans l'accessibilité à des voies de transport actif de qualité dans les arrondissements plus excentrés comme Montréal-Nord, Saint-Léonard, LaSalle ou encore Anjou, motive une telle recommandation. Ce constat est d'ailleurs manifeste à travers l'analyse du tableau exposant l'espace de voirie selon les modes de transport au sein des arrondissements dans le portrait de la mobilité (p. 48 du *Projet de ville*) issu de la note de recherche de Polytechnique Montréal².

De plus, le PUM doit porter une attention particulière à la connectivité entre les différents arrondissements dans le déploiement de ses réseaux cyclable et piétonnier. Alors que la vision actuelle propose une appréciation de la mobilité douce à l'échelle du quartier, il est important de décroiser cette lecture afin de garantir le caractère structurant des réseaux de mobilité active. La marche et le vélo se butent actuellement à des limitations de connexion entre les secteurs, encore une fois, davantage périphériques. Ces fractures dans les réseaux de transport actif ont pour effet de vulnérabiliser les populations dans des quartiers plus éloignés en limitant leurs options de mobilité. Captives, ces personnes s'en trouvent inévitablement atteintes dans leur capacité à se déplacer vers les pôles d'emplois, de services, de commerces, les lieux de culture et de loisirs, ou encore les établissements d'éducation. Ce souci de connectivité est donc primordial afin de connecter les personnes aux lieux assurant leur qualité de vie et perspectives de développement socio-économique.

²Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021). Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche, Polytechnique Montréal.

Recommandation 3

Concevoir et mettre à niveau des aménagements cyclables inclusifs assurant un sentiment de sécurité pour les personnes de tout âge et habileté

À travers le *Projet de ville*, saluons la volonté de renforcer la sécurité réelle et perçue³ des espaces publics, ainsi que des réseaux de transport. Il s'agit que le PUM reprenne bien cet engagement, tout en reconnaissant qu'en mobilité, cette situation est caractérisée par une grande diversité des expériences, notamment à travers une analyse genrée et intersectionnelle. Plus encore, la littérature sur le sujet démontre que le genre est la plupart du temps le principal déterminant dans les choix de mobilité⁴. Cela a pour effet de conduire à d'importantes inégalités dans la pratique du vélo comme mode de déplacement quotidien.

Concrètement, cela doit se traduire dans le PUM par une convivialité accrue des aménagements cyclables pour toute la population. Au-delà de processus de consultation inclusifs (voir Recommandation 13) et de recours à l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (énoncée dans le *Projet de ville*, p. 43), la planification des aménagements cyclables doit miser sur un renforcement du sentiment de sécurité par une mise à niveau selon les meilleures pratiques. Cela implique, par exemple, des séparations physiques des voies de circulation automobile, un éclairage suffisant sur l'ensemble du réseau cyclable, incluant en site propre⁵, une planification du déneigement allant au-delà de pratiques se voulant « neutres » (voir recommandation 6), ainsi que le maintien d'une qualité de chaussée adéquate. Cela s'articule aussi par un renforcement de la convivialité via le verdissement des voies cyclables, ainsi que l'essor des espaces publics faisant une plus grande place à la mobilité douce (ex. : rues piétonnes avec maintien de la circulation à vélo apaisée).

De plus, le PUM doit concevoir le vélo comme une aide à la mobilité et prévoir les aménagements en conséquence. Pour une large proportion de personnes composant avec une limitation fonctionnelle, le vélo est une solution de mobilité facilitant leur déplacement :

[...] ceci s'explique par le fait que le vélo allège les impacts sur le corps des individus dans leur déplacement, réduit la pression sur les articulations, fournit un appui à l'équilibre et peut amenuiser certaines difficultés respiratoires. Pour toute personne avec des défis de mobilité, le vélo aide à économiser temps et énergie.⁶

³À ce propos, soulignons la considération de la Vision zéro et du principe de rue complète dans le *Projet de ville*.

⁴Ramboll (2021). *Gender and (Smart) Mobility*, p. 19.

⁵À cet égard, soulignons le de la piste cyclable longeant la rue Notre-Dame qui permet de lier une partie de l'Est au centre-ville. À la tombée du jour, celle se trouve plongée dans la pénombre et, malgré son caractère structurant, cesse d'être option pour plusieurs personnes.

⁶Traduit librement depuis: *Wheels for Wellbeing* (2020). *A Guide to Inclusive Cycling*, p.19.

Cette considération permet alors une meilleure intégration du design universel dans l'aménagement des voies cyclables et de leur accès. Par exemple, cela peut prendre la forme de pistes cyclables adaptées, même en cas de travaux, pour le passage de vélos plus larges, l'abandon de barrières en chicane trop serrées, ou encore la conception de trajets contournant des pentes trop abruptes⁷.

⁷Wheels for Wellbeing (2020). *A Guide to Inclusive Cycling*, p. 35-51.

Recommandation 4

Renforcer l'intermodalité afin de soutenir l'ensemble des chaînes de déplacements

Si le caractère structurant des réseaux cyclable et piétonnier (voir Recommandation 1) peut généralement suffire pour assurer les déplacements à l'échelle locale, le statut de métropole de Montréal implique inexorablement d'intégrer les différents modes de transports durables. À ce propos, il est recommandé d'intégrer au PUM le concept de « cocktail transport » afin de répondre aux besoins de navettage pendulaire depuis les secteurs périurbains ou éloignés et apaiser l'affluence de l'usage de l'auto-solo vers le cœur de la ville. Rappelons que :

[1]e cocktail transport est l'offre combinée et unifiée de moyens de transport, individuels et collectifs, permettant aux citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, tout en économisant et en réduisant au minimum les impacts négatifs sur l'environnement.

De façon plus simple, le cocktail transport est le mélange des modes de transport (taxi, covoiturage, vélo, propriété collective ou location d'automobiles, transport en commun urbain et interurbain, train de banlieue, marche, et même automobile privée) nécessaires aux déplacements d'une partie de la population.⁸

De façon appliquée, cela comprend la mise en place de mesures favorisant l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs. Il faut ainsi que les pôles d'échanges desservant l'ensemble du territoire proposent en toute saison des installations et aménagements de qualité pour les piétons et les cyclistes. Doivent donc être systématiquement prévues des installations à destination comme des stationnements pour vélos suffisamment sécurisés, mais aussi de lier adéquatement les lieux d'échange intermodaux (stations, gares, arrêts de bus, etc.) aux réseaux piétonnier et cyclable. Il est aussi question d'élargir les plages horaires permettant les vélos à bord du métro et d'augmenter la capacité d'accueil des vélos dans les rames. Cela implique également des supports à vélos sur les bus à l'année, ainsi qu'une meilleure intégration aux trains et autres projets de transport collectif d'envergure en développement ou à venir (ex. : REM). Réitérons que ce souci pour l'intermodalité est la clé pour soutenir l'ensemble de la chaîne de déplacement des personnes et ainsi amener un transfert modal au profit des modes durables.

⁸Labrecque, Michel (1997). Le Cocktail Transport, Vélo Québec, p. 11. Disponible depuis <https://www.velo.qc.ca/publications-techniques/>

Recommandation 5

Renforcer la sécurité des quartiers en créant des secteurs à circulation restreinte pour les véhicules lourds

Si le Projet de ville s'engage à atteindre l'objectif d'aucun mort ou blessé grave sur les routes montréalaises de la Vision zéro, le futur PUM doit articuler des mesures de planification de la mobilité allant en ce sens. Plus précisément, celui-ci doit porter une attention particulière à l'amélioration du bilan routier chez les usagers vulnérables impliquant des véhicules lourds. À cet égard, rappelons que, depuis 2011, 47 % des décès de cyclistes et 32 % des décès piétons impliquent un tel véhicule, alors que ces derniers ne représentent qu'un maigre 4 % du trafic routier⁹. Soulignons également que la moitié des déplacements interurbains de camions de la province passent par Montréal¹⁰.

S'il est possible d'amenuiser les risques en développant des critères de conception des véhicules lourds à l'instar du *Direct Vision Standard* de la Ville de Londres¹¹, préserver les quartiers denses du transit par camion plus dangereux est également essentiel pour réduire les collisions mortelles. En plus de permettre la création de milieux de vie plus conviviaux, la création de zones interdisant la circulation de camions contribue à limiter les situations de cohabitation avec les usagers vulnérables. Une telle révision de la carte du camionnage sur l'île de Montréal doit également mettre à profit des solutions technologiques pour en faciliter la mise en œuvre. Par exemple, il est possible de penser à l'application *Cargomobile*, développée par CargoM en partenariat avec la Ville de Montréal¹². Déployée pour faciliter la fluidité de la navigation à Montréal des camions, le potentiel de redirection du camionnage à des fins de sécurité routière d'une telle application doit être exploré.

⁹Ces données sont issues d'une analyse des bilans routiers de 2012 à 2021 de la Société d'assurance automobile du Québec. Voir : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/bilan-routier>

¹⁰Ville de Montréal (2022). [En ligne], URL : <https://montreal.ca/services/carte-du-reseau-de-camionnage>

¹¹Transport for London (2022). [En ligne], URL : <https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>

¹²CargoM (2022). [En ligne], URL : <https://www.cargo-montreal.ca/fr/inscription-a-lapplication-de-camionnage/>

Recommandation 6

Poursuivre les meilleures pratiques de déneigement et de conception des aménagements cyclables et piétonniers de façon à faciliter la mobilité active hivernale

Alors que l'exercice de vision porté par le Projet de ville vise à faire de la mobilité douce une option de mobilité viable en toute saison, la question du déneigement des aménagements destinés aux piétons et cyclistes demeure trop peu approfondie. En effet, si cette dernière est identifiée comme un défi, le futur PUM devra impliquer la poursuite d'une innovation soutenue afin de doter Montréal de réseaux cyclables et piétonniers entièrement déneigés d'ici 2050.

Ce travail doit d'abord poursuivre une réflexion dès la conception des futurs aménagements cyclables et piétonniers de sorte que leur déneigement éventuel soit facile et permette un entreposage de la neige ne nuisant pas à la mobilité. Également, le PUM doit engager la Ville à améliorer les pratiques en matière de déneigement. Les voies actives doivent faire l'objet d'un déneigement prioritaire et répondre aux impératifs du vélo et de la marche. Cela nécessite aussi de mener des opérations de déneigement du réseau routier limitant l'accumulation de neige et de glace dans les voies destinées au transport actif (ex. : bandes cyclables), ou encore le recours à des techniques de déglçage plus efficaces et moins dommageables pour les composantes des vélos, qui sont mises à rude épreuve par l'épandage massif de sel. Aussi, le déneigement doit prévenir les bris de connectivité à pied ou à vélo en raison de l'accumulation de neige à travers le réseau piétonnier et cyclable. De plus, une attention particulière doit être apportée aux intersections et aux abords des arrêts de transports collectifs pour en assurer la sécurité et l'accessibilité.

De surcroît, pour renforcer le caractère inclusif de la planification du déneigement, il est possible de s'inspirer des villes suédoises de Stockholm et Karlskoga, qui ont appliqué une analyse selon les genres et intersectionnelle à leurs procédés. En utilisant une approche similaire à l'ADS+ pour revoir la priorisation de la planification du déneigement, ces collectivités facilitent l'adoption des modes durables et renforcent la mobilité des femmes et autres groupes actuellement vulnérabilisés par des politiques de déneigement dites « neutres ». Concrètement, cela s'articule par le déneigement prioritaire des voies cyclables et piétonnes, de la desserte des stations intermodales, des voies réservées, ainsi que les abords des garderies et des écoles¹³.

¹³Garlock, Stephanie (2 janvier 2014). « Stockholm, a Proposal to Make Snow Plowing Priorities Better for Women », Bloomberg, [en ligne, URL :]<https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-01-02/in-stockholm-a-proposal-to-make-snow-plowing-priorities-better-for-women>

Recommandation 7

Soutenir la mise en place d'aménagements favorisant le développement de la confiance et des habiletés nécessaires à la pratique du vélo

Afin d'offrir des milieux de vie conviviaux pour toutes et tous, le *Projet de ville* projette l'aménagement d'espaces propices aux rencontres et au jeu libre (p. 118). Proposant un fort potentiel de mutualisation des usages ainsi que de réappropriation de l'espace urbain et de la rue par les enfants et l'ensemble de la population, ce type de lieu doit évidemment se trouver dans le futur PUM.

Ces lieux constituent une opportunité d'éducation et de sensibilisation à la mobilité active. En effet, ces espaces pourraient inclure des aménagements qui permettront à des personnes de tout âge de se familiariser avec la pratique du vélo et de développer la confiance nécessaire à son adoption sur la voie publique. En ce sens, le soutien à la mise en place de parcs d'éducation cyclistes doit se trouver dans le PUM. Ce type d'aménagement simule les possibles situations que les cyclistes rencontrent lors de leurs déplacements par l'entremise d'un réseau miniature de rues de la signalisation¹⁴. À ce propos, notons l'actuel succès du *Jardin du Petit monde à bicyclette* situé au parc La Fontaine¹⁵. Par ailleurs, si celui-ci a été conçu pour le développement des aptitudes à vélo des enfants, il a rapidement été mis à profit par une plus large clientèle, que ce soit pour du jeu libre, des cours de vélo pour femmes dans le cadre du programme *Toutes à vélo* de Vélo Québec¹⁶, ou simplement comme lieu de rencontre familial.

Notons aussi l'importance de soutenir des initiatives sur rue et aux abords des écoles telles que ce qui a été développé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal dans le cadre de son projet *Changer les règles du jeu*¹⁷. Ce type de projet de rue-école et ludique permet la mise en place d'environnements sécuritaires et agréables encourageant la mobilité active et autonome vers l'école.

¹⁴Pour en apprendre plus sur ce type d'aménagement et les formes qu'il peut prendre, voir le Vélo Québec à cet effet disponible depuis : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/parc-education-cycliste/>

¹⁵Vélo Québec (2022). [En ligne], URL : <https://www.velo.qc.ca/programmes-et-campagnes/jardin-du-petit-monde-a-bicyclette/>

¹⁶Vélo Québec (2022). [En ligne], URL : <https://www.velo.qc.ca/programmes-et-campagnes/toutes-a-velo/>

¹⁷Centre d'écologie urbaine de Montréal (2022). [En ligne], URL : <https://www.ecologieurbaine.net/fr/detail-projet/changer-les-regles-du-jeu>

Recommandation 8

Concevoir les stations intermodales et édifices publics de façon à intégrer des aménagements à destination cyclistes complets

Le *Projet de ville* mentionne dans sa vision en mobilité viser une présence accrue de mobilier favorisant le transport actif, incluant des supports à vélos, sur les domaines privés et publics. Toutefois, cette succincte mention doit être bonifiée dans le PUM. Plus précisément, ce document doit proposer de renverser le déséquilibre en faveur de la disponibilité de places de stationnement pour voitures aux dépens de l'offre trop peu importante d'espaces pour garer les vélos.

S'il importe de prévoir des stationnements pour vélos aux stations intermodales (voir Recommandation 8), il faut en prévoir aussi aux édifices publics. Rappelons que ces derniers sont à la fois points de départ et d'arrivée et que, conséquemment, ils doivent être considérés dans les chaînes de déplacement. Il est recommandé de prévoir une norme plancher aux bâtiments publics de places de stationnement pour vélos. Cela implique de prévoir des supports pour vélos en quantité suffisante selon les types d'usage des bâtiments à l'année. Ceux-ci doivent aussi répondre aux meilleurs critères de conception¹⁸. De surcroît, avec la montée en popularité et la démocratisation du vélo à assistance électrique (VAÉ), il convient que le PUM anticipe le nécessaire pour assurer le rechargement de ces montures à destination. À titre d'exemple, il est possible de s'inspirer du Règlement d'urbanisme de la Ville de Vancouver qui prévoit 0,5 prise de courant par espace de stationnement pour vélos afin de répondre à la future demande en matière de VAÉ¹⁹. En complément, il s'agit aussi de prévoir aux édifices publics et stations intermodales des bornes de réparation mécanique, ainsi que des stationnements couverts aux endroits nécessitant de laisser son vélo pour des périodes prolongées.

¹⁸Pour plus d'information sur les ratios de place stationnement pour vélos de Vélo Québec et les critères de conception des supports, voir : <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

¹⁹Voir point 6.3.21 du Règlement d'urbanisme de la Ville de Vancouver : <https://bylaws.vancouver.ca/parking/sec06.pdf>

Recommandation 9

Améliorer l'accessibilité des espaces verts et leur perméabilité aux déplacements utilitaires actifs

Le *Projet de ville* fait état de la nécessité de bonifier l'accessibilité des espaces verts. Ce constat est tout à fait juste, alors que diverses populations montréalaises ne peuvent y accéder aisément en transport collectif ou actif. À ce propos, notons les travaux du Conseil régional de l'environnement de Montréal, de Voyagez Futé, du Centre d'écologie urbaine de Montréal, de la Société Logique et de la Direction régionale de la santé publique de Montréal dans le cadre du projet *Parcs accessibles*. Celui-ci a démontré les enjeux de desserte en transport actif et collectif de trois parcs montréalais²⁰. Précisons que les espaces verts sont essentiels à l'amélioration de la qualité de vie des personnes, en permettant une proximité avec la nature, de la socialisation et la pratique d'activités de loisirs et sportives.

Générateurs de déplacements d'importance, les parcs doivent faire l'objet d'un souci particulier afin que les populations à proximité puissent y accéder facilement et sans avoir recours à la voiture. Il convient ainsi d'assurer que le PUM porte une attention précise à leur desserte à pied et à vélo. Il est également de mise de connecter les stations et arrêts de transport collectif à proximité aux réseaux de transport actif rejoignant les espaces verts. Cela permettant aux populations plus éloignées de miser sur la conjugaison des modes durables pour les rejoindre.

Le *Projet de ville* reconnaît le rôle des corridors verts afin de favoriser la mobilité active (p. 82). Ainsi, le PUM est une occasion de renforcer de façon significative la perméabilité des espaces verts montréalais pour que ceux-ci contribuent à faciliter les déplacements actifs. En ce sens, la planification de ces milieux doit permettre leur traversée de façon efficiente et sans entrave (ex. : clôtures ou manque de connectivité entre les entrées du parc). Cela implique aussi que la conception des sentiers dans les parcs limite les conflits d'usages et assure une bonne cohabitation entre les modes y circulant. Leur connectivité avec les réseaux piétonnier et cyclable, telle que mentionnée plus haut, est aussi très importante en cette optique. Ajoutons aussi que ces lieux sont particulièrement invitants à la mobilité active, étant généralement conviviaux et à l'écart des modes motorisés.

²⁰Mené sous le mandat de Montréal physiquement, le projet s'est penché sur l'analyse de l'accessibilité en modes durables des parcs Angrignon, Bellerive, ainsi que Pointe-aux-Prairies. Actuellement en finalisation, le rapport final devrait être rendu prochainement disponible par les organisations.

Recommandation 10

Soutenir l'étendue et l'accessibilité des services de vélos en libre-service, en plus d'évaluer le potentiel de transfert modal des différentes solutions de micromobilité

La volonté de couvrir l'entièreté du territoire de l'île par des systèmes de micromobilité partagés (p. 90 du *Projet de ville*) est essentielle pour offrir une mobilité plus sobre en carbone à la population. Soulignons également la volonté d'appuyer la disponibilité de VAÉ en libre-service au sein de ces flottes. Par ailleurs, le succès incontestable de BIXI à l'échelle locale, ainsi que les tendances tirées du dernier rapport de la *North American Bikeshare and Scootershare Association* (NABSA) confirment la tendance à la hausse de l'usage de ce type de service²¹.

Cela dit, en plus de favoriser la disponibilité de ces services, le PUM doit en viser une plus grande accessibilité. Pour ce faire, il est possible d'amener les exploitants de système de micromobilité à explorer des mesures favorisant une plus grande équité face à leurs services, comme des modes de paiement alternatifs ou encore une tarification sociale. Soutenir des initiatives de partage de vélos et d'équipement, à l'instar du projet *Locomotion* de Solon²², constitue également une mesure porteuse en ce sens.

Plus largement, le PUM doit prévoir une évaluation soutenue de l'émergence des différentes formes de micromobilité. L'évolution rapide de ce secteur et la diversité des solutions qui en émergent nécessiteront une grande agilité pour discerner les avenues les plus porteuses pour la mobilité de la population et les besoins en aménagements. À ce propos, rappelons que ce sont 61 % des services de micromobilité partagée en Amérique du Nord qui comptent désormais des trottinettes électriques dans leur flotte²³. Si Montréal échappe pour l'instant à cette tendance, elle demeure confrontée à la prolifération de ces engins sur son réseau routier. Ainsi, il convient que le PUM prévoie l'analyse du potentiel des solutions de micromobilité en termes de transfert modal afin d'orienter ses efforts. Cela permettra de miser sur les projets susceptibles d'amener un plus grand nombre à se déplacer de façon durable. Une telle collecte de données doit également alimenter la réflexion quant à l'adaptation des aménagements cyclables et de leur partage.

²¹Voir : NABSA (2022). *Shared Micromobility State of the Industry Report 2021*.

²²Solon (2022). [En ligne] URL : <https://solon-collectif.org/action/locomotion/>

²³NABSA (2022). *Shared Micromobility State of the Industry Report 2021*, p.1.

Recommandation 11

Déployer des mesures d'écofiscalité encourageant la démotorisation des ménages montréalais

Comme exposé dans la section du *Projet de ville* sur les défis liés au développement de la mobilité douce dans les quartiers (p. 91), la démotorisation des foyers est un enjeu de taille. Ce constat se pose dans un contexte de croissance soutenue du nombre de véhicules de promenade en circulation sur l'île de Montréal, leur nombre étant passé de 769 153 à 811 815 seulement entre 2015 et 2020.²⁴ Ce phénomène est aussi conjugué à l'augmentation de la popularité des camions légers et véhicules utilitaires sport (VUS), la masse des véhicules en circulation au Québec ayant augmenté de 27,1 % entre 1990 et 2019²⁵.

Pour juguler cette double tendance aux lourds impacts sur les émissions de GES, l'occupation de l'espace urbain et la sécurité routière, il est possible de mettre de l'avant différentes mesures d'écofiscalité. Plus précisément, il est recommandé d'étendre la tarification du stationnement sur la voie publique, alors que, comme exposé dans le *Projet de ville*, 90 % des places n'en font pas l'objet. De plus, afin de lutter contre la prolifération de véhicules plus dangereux, cette tarification doit être modulée de façon à imposer un malus plus important pour les véhicules plus volumineux. À ce propos, il est possible de s'inspirer de la tarification écofiscale du stationnement sur rue de l'Arrondissement du Plateau-Mont-Royal basée sur la taille des cylindres²⁶.

Parallèlement, il convient d'encourager la mobilité active par le biais d'incitatifs financiers à l'achat de vélos et de VAÉ. À cet effet, il est possible de s'inspirer des programmes déployés par d'autres municipalités québécoises, en l'occurrence Laval²⁷ et Granby²⁸. Pour inclure un plus large éventail d'usages, un programme de subvention à l'acquisition de vélos peut aussi prévoir des montants pour des vélos-cargo familiaux ou à usage commercial. Similairement, des sommes peuvent être octroyées pour l'acquisition d'équipement à la pratique du vélo d'hiver (ex. : pneus cloutés ou à crampons, garde-boue).

²⁴Ville de Montréal (2022). [En ligne], URL : https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67889677&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁵Morency, Catherine, Brigitte Milord et Jean-Simon Bourdeau (Juin 2021). Les camions légers – Facteurs ayant contribué à la transformation du parc de véhicules légers, Chaire de recherche en mobilité de Polytechnique Montréal, p.92.

²⁶Voir : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7297,75337594&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=32240

²⁷Voir : Ville de Laval (2022). [En ligne], URL : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/velo-assistance-electrique.aspx>

²⁸Létourneau, Marie-France (11 septembre 2020). « Programme de subvention à l'achat d'un vélo: les demandes se sont multipliées », *La Voix de l'Est*, [en ligne], URL : <https://www.lavoixdelest.ca/2020/09/11/programme-de-subvention-a-lachat-dun-velo-les-demandes-se-sont-multipliees-a53923d86cb-6f3ab6c799348fae30b63>

Recommandation 12

Faciliter l'implantation d'espaces de transbordement pour la cyclologistique

À travers le *Projet de ville*, saluons la volonté d'étendre la place des services de livraison par vélo-cargo dans les quartiers montréalais (p. 74). Cette perspective permettra d'offrir à la population des services de livraison plus sobres en carbone, efficaces et renforçant la sécurité routière dans les quartiers.²⁹ Cela étant, le futur PUM doit se pencher sur les principaux obstacles à l'implantation de ce type de service. À cet effet, l'expérience du projet Colibri a démontré d'importantes limites dans la sélection de sites permettant le transbordement des colis depuis les camions vers les vélos-cargo. En intervenant sur le règlement de zonage et des critères d'usage du bâtiment, le PUM peut faciliter le déploiement de hubs sur l'ensemble du territoire montréalais.

En ce qui a trait au zonage, notons en effet qu'aucune distinction selon le type de logistique n'existe pour les sites de transbordement. En d'autres termes, les mini-hubs de cyclologistique sont soumis aux mêmes restrictions et critères que les centres de livraison par camion. Cette situation vient faire en sorte que les sites sont relégués à des secteurs périphériques aux milieux denses à desservir. Cela a pour effet de restreindre les possibilités de développer la livraison de colis par vélo-cargo, ce type de services étant optimal dans un rayon plus restreint. Aussi, la rigidité du zonage vient limiter les perspectives de déploiement de projets de micro-dépôts de cyclologistique à partir de conteneurs dans les quartiers denses, à l'instar du projet KoMoDo, à Berlin³⁰. Précisons que le déploiement de tels conteneurs constitue une opportunité de maximisation de l'utilisation de l'espace.

De surcroît, la réglementation actuelle entourant l'usage de bâtiments pour le transbordement exige que les opérations de chargement et déchargement se fassent entièrement hors de la voie publique. Bien que les hubs de cyclologistique ne nécessitent qu'un rapide déchargement initial d'un camion, cela implique de prévoir un large espace pouvant accueillir le véhicule sur le site. Cette contrainte vient grandement nuire à l'optimisation de l'usage de l'espace et limiter les options d'emplacements d'implantation. Cette réglementation doit faire l'objet d'une reconsidération dans le cadre du PUM pour permettre le déchargement du camion sur la voie publique. Rappelons que cette étape est comparable à une livraison de moins de 15 minutes, alors que le reste de l'opération, soit le chargement des vélos-cargo, se tient à l'intérieur du bâtiment.

²⁹Voir les résultats du projet pilote Colibri : Propulsion Québec (2021). [En ligne], URL : <https://propulsionquebec.com/impulsionmtl/2021/04/13/une-belle-reussite-pour-le-projet-colibri/>

³⁰Smart City Berlin (2021). « KoMoDo - cooperative use of micro-depots », [en ligne], URL : https://smart-city-berlin.de/en/projects-list/project-detail?tx_news_pi1%5Bnews%5D=464&cHash=03122da787fa6b055c4e09132ccdf82

Recommandation 13

Déployer des mesures de participation permettant de capter les populations vulnérabilisées et traditionnellement écartées des exercices de consultation publique

La vision articulée en matière de gouvernance du *Projet de ville* pose, à juste titre, la poursuite de mécanismes qui assureront un plus grand caractère participatif des populations touchées par les projets. Cette dernière reconnaît aussi le besoin de surmonter la marginalisation actuelle de certains groupes à travers ces types de processus.

Pour aller plus loin, il est recommandé de bonifier la vision présentée en déployant des mesures d'engagement sensibles aux contextes socio-économiques et culturels, ainsi qu'en valorisant la participation des personnes habituellement écartées de la planification (femmes, enfants, ménages à faible revenu, allophones, personnes nouvellement arrivées, personnes avec des limitations physiques, etc.). Cela implique, par exemple, la tenue de consultations publiques à des destinations qui ne sont pas uniquement accessibles en voiture, la diversification de mécanismes de consultations pour concilier les différentes réalités à l'exercice (ex. : temps, barrière linguistique), ou encore la prévision de mesures incitatives (ex. : billet de bus fourni, remise dans les commerces locaux, etc.).

La mise en œuvre de processus consultatifs ancrés dans la réalité socio-économique des populations concernées aura pour effet d'aller au-delà des meilleures pratiques en matière d'aménagement en intégrant un souci d'équité plus significatif. Cela est essentiel afin d'abaisser les barrières à la mobilité durable auxquelles font face certains groupes.

Recommandation 14

Encourager l'adhésion des arrondissements à la démarche de certification VÉLOSYMPATHIQUE pour accélérer le développement de leur culture vélo

Afin de soutenir le développement de sa culture vélo, il importe que la Ville de Montréal encourage l'ensemble des entités municipales sur son territoire à structurer leurs actions en ce sens. Bien que la planification du réseau cyclable de la métropole relève principalement de la Ville centre, le travail des arrondissements est également important pour appuyer le développement de la pratique du vélo au sein de la population.

Par son expertise en la matière, le programme mouvement VÉLOSYMPATHIQUE de Vélo Québec est tout désigné pour accompagner les différents arrondissements³¹. Implanté au Québec depuis 2015, ce programme œuvre avec les collectivités, organisations et campus afin de faire du vélo une réelle option de transport et de loisir pour toutes et tous. Déployé à travers un processus de certification rigoureux et indépendant, le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE propose de la rétroaction, des outils et un soutien aux municipalités travaillant à l'essor de la pratique du vélo. Actuellement, le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE compte dans ses rangs la Ville-centre ainsi que quatre arrondissements : Rosemont – La-Petite-Patrie, Outremont, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Il est également à noter que plusieurs entreprises et établissements postsecondaires situés à Montréal ont déjà rejoint le programme.

³¹Vélo Québec (2022). [En ligne], URL : <https://velosympathique.velo.qc.ca/>

Recommandation 15

Prévoir un comité de suivi constitué d'organisations issues de la société civile, ainsi que des mécanismes de reddition et de révision du PUM

Dans le *Projet de ville*, il n'est pas prévu d'assortir le PUM d'un organe chapeautant la mise en œuvre de ses objectifs. Or, il apparaît essentiel d'assurer un suivi régulier de l'état d'avancement des mesures qui y seront définies. Considérant le caractère névralgique des enjeux auxquels s'attarde le PUM, il est impensable que la poursuite de la vision proposée se réalise sans un organe de gouvernance. De par l'étendue de la période couverte, il sera nécessaire de mener des recadrages au fil du temps et selon l'émergence de nouveaux enjeux. À cela, ajoutons que la Ville de Montréal peut compter sur une expertise de pointe, tant en matière d'urbanisme et que de mobilité, au sein de sa société civile.

Par conséquent, un comité de suivi regroupant les différentes organisations concernées par le déploiement du PUM doit être formé. Forte de son expertise de pointe en matière d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, Vélo Québec doit se trouver au sein de ce comité. Aussi, un mécanisme de reddition de compte faisant état de l'avancement de la réalisation des mesures du PUM aux membres du comité doit être prévu. Un exercice de révision aux quatre ans des objectifs doit avoir lieu afin de permettre un recadrage efficient des objectifs lorsque nécessaire. Précisons qu'un tel cycle de quatre ans devrait être tenu de façon asynchrone aux cycles électoraux municipaux, de sorte que les exercices de reddition se fassent à la mi-mandat des administrations.

Recommandation 16

Positionner la Ville de Montréal comme un exemple à suivre en matière de mobilité durable

Dans le *Projet de ville*, il est manifeste qu'un transfert modal en faveur des modes durables est souhaité dans le navettage quotidien. Par conséquent, il importe que la Ville de Montréal se positionne comme une chef de file à ce propos. Étant un employeur de premier plan et un prestataire de service, elle doit prêcher par l'exemple et s'engager à promouvoir la mobilité active pour son personnel en mettant à sa disposition des aménagements à destination complets et de qualité. Notamment, cela implique d'offrir aux cyclistes des supports suffisants adéquatement sécurisés et facilement accessibles, des douches et vestiaires, ou encore le nécessaire pour effectuer des réparations d'urgence. De plus, il est recommandé que la Ville planifie l'emplacement de ses bâtiments et installations de façon à ce qu'ils soient systématiquement accessibles en transport actif³². De surcroît, la Ville doit étoffer son offre d'incitatifs financiers et non financiers à la mobilité durable. Cela implique, par exemple, de prévoir des allocations au transport actif, le remboursement de frais associés à l'abonnement au transport collectif, ou encore l'offre du retour en taxi en cas d'urgence. Parallèlement, toutes les mesures facilitant le navettage en auto-solo, tel qu'un l'octroi d'espaces de stationnement pour autos gratuits à son personnel, doivent être retirées.

³²Afin de connaître les critères à considérer afin d'assurer l'accessibilité depuis des modes de transport durables, il est possible de se référer au guide de l'organisme Vivre en Ville Localisation écoresponsable des bureaux. Voir : <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/collection-passer-a-l-action-/2019/localisation-ecoresponsable-des-bureaux.aspx>

Conclusion

En définitive, réitérons que Vélo Québec se réjouit de cette première intégration des planifications en urbanisme et mobilité. Intimement liés, ces deux éléments doivent impérativement être réfléchis de concert. Également, par le caractère extensif de l'actuelle consultation, nous sommes sûrs que le PUM sera en mesure de se positionner comme un document ambitieux conciliant à la fois le statut de métropole de la Ville de Montréal tout en dynamisant la vie de quartier qui la caractérise. Pour ce faire, les recommandations détaillées plus haut proposent des pistes concrètes pour offrir une mobilité efficiente, sécuritaire, inclusive et sobre en carbone à la population. Le PUM doit ainsi miser sur la bonification de l'accessibilité du vélo et plus largement, de la mobilité active. Cela passe par un retranchement de la place de la voiture au profit des modes durables sur la voie publique, la reprise du principe du cocktail transport pour renforcer l'intermodalité en transport, ainsi que la mise en place d'aménagements dédiés aux modes actifs plus inclusifs et accessibles partout sur l'île. Vélo Québec invite donc à ce que le PUM pose de façon concrète des objectifs et mesures en ce sens afin que Montréal se pose comme une ville où la mobilité est un réel levier de développement socio-économique pour toutes et tous.