



Dans le cadre de Vert Montréal
Réduction de la dépendance aux énergies fossiles

LE VÉLO COMME MOYEN CONCRET ET SIMPLE DE RÉDUIRE NOTRE DÉPENDANCE AUX ÉNERGIES FOSSILES

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal



Vélo Québec

/ FÉVRIER 2016

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.

INTRODUCTION

Difficile de ne pas être un peu ironique en prenant part à cette consultation sur la réduction de notre dépendance à l'énergie fossile. Ironique, oui, puisqu'au moment même où se déroule cette consultation, un des sujets qui fait les manchettes, lorsque l'on parle de transport à Montréal, est la saturation de notre système de transport en commun et son sous-financement. En effet, notre système de transport en commun est probablement un des réseaux les plus utilisés en Amérique, mais on dirait que cela ne suffit pas pour assurer un service décent. Nous sommes tous pour le transport en commun, mais nous acceptons collectivement son sous-financement. Nous sommes tous pour le vélo, mais nous sous-exploisons son potentiel. La liste pourrait continuer.

Mais soyons bon joueur et disons-nous que cette consultation est l'occasion pour nous tous de remettre sur la table ces idées qui auront été amenées lors des consultations sur des sujets connexes :

Charte du piéton (2008)

Plan de transport (2008)

Plan de développement durable de la collectivité montréalaise (2010-2015)

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (2011)

Plan de développement de Montréal (2013)

À ces démarches, il faut ajouter de nombreuses initiatives qui émergent directement de certains arrondissements.

Quelques exemples :

- > Politique en faveur des saines habitudes de vie (arr. Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce)
- > Politiques contribuant aux saines habitudes de vie des arrondissements de Verdun, Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent
- > Plan de Quartiers verts, actifs en santé
- > Plans locaux de déplacement dans plusieurs arrondissements

Notre propos intègre aussi les idées que nous avons amenées lors des discussions sur le site web de l'OCPM, en novembre dernier.

Enfin, nous aurions souhaité que cette consultation s'adresse non pas seulement à la communauté montréalaise, mais également à toute la communauté métropolitaine. Dans le contexte géographique, il est en effet difficile de concevoir un plan de réduction de notre dépendance aux énergies fossiles sans que nous puissions viser l'échelle métropolitaine, soit le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

LE VÉLO, SIGNATURE DE MONTRÉAL

Le vélo est partie intégrante du paysage montréalais. Partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et ce, en grand nombre. Les enquêtes effectuées¹ démontrent que le nombre de cyclistes utilisant les infrastructures cyclables de Montréal augmente de façon constante. Les débits véhiculaires dans les pistes sont tels qu'on assiste à une congestion du réseau : on peut le voir notamment sur la piste nord-sud chaque jour (900 000 cyclistes par année) ou la piste Claire-Morissette (un million de cyclistes par année). Lorsqu'un nouvel axe apparaît, il est pris d'assaut. La nouvelle configuration de la rue Laurier et les bandes cyclables aménagées il y a quelques années à peine ont permis d'augmenter de 125 % l'achalandage cycliste dans cet axe. Et la liste pourrait s'allonger puisque le trafic cycliste a augmenté à peu près partout. Le déploiement de voies cyclables, l'instauration de stationnements sur la place publique (rues commerciales, stations de transports publics, édifices à bureaux, etc.), l'animation urbaine que génère le Festival Go vélo Montréal, l'avènement du BIXI, tout cela fait que le vélo est partout.

Moyen de transport efficace, véhicule de la découverte urbaine par excellence, le vélo au quotidien est adopté chaque année par un nombre grandissant de Montréalais. Le pourcentage d'adultes cyclistes qui choisissent ce mode de transport a doublé au cours des dix dernières années. Et autre fait à noter : 11 % des cyclistes montréalais continuent d'utiliser le vélo pendant la saison hivernale.

Tout cela fait en sorte que le vélo est devenu un trait de la culture montréalaise, probablement plus que dans toute autre ville en Amérique du Nord. Lorsqu'il s'agit de traiter d'une vision de développement, nous croyons que ce fait doit être considéré comme un atout propre à Montréal. Mais, est-ce que Montréal est réellement une ville bien adaptée au vélo? Elle est une ville de cyclistes, cela est certain, mais nous devons admettre que le développement des infrastructures suit difficilement la demande, et plusieurs segments du réseau cyclable manquent encore, particulièrement au centre-ville. En faisant preuve d'un peu plus d'audace, Montréal pourrait facilement devenir la ville vélo numéro un en Amérique du Nord et du même coup contribuer de façon encore plus importante à la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles.

¹Miranda-Moreno, Nosal. Université McGill 2010.

LE GRAND POTENTIEL DU VÉLO

Il est reconnu à travers le monde que le vélo joue un rôle important dans la mobilité des individus et qu'il pourrait jouer un rôle encore plus grand. Il a de nombreux avantages connus et documentés : pratique, bénéfique pour la santé, peu coûteux, etc. Et dans la mesure où les environnements urbains seraient mieux adaptés à la mobilité à vélo, celui-ci pourrait même jouer un rôle non négligeable dans la réduction des gaz à effet de serre (GES)². Une étude de l'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) montre que si les parts modales vélo actuellement observées étaient ou se rapprochaient de celles enregistrées au Danemark, le vélo pourrait, en Europe seulement, contribuer de 12 % à 26 % de réduction des GES. Cela porte à réfléchir.

Aussi, certains éléments des conclusions de la récente *Conférence mondiale sur le climat* rappellent que le vélo fait partie du cocktail de mesures à favoriser pour réduire les émissions de GES. En conclusion à cette conférence, nous avons entendu que la solution à la réduction des émissions de GES à l'échelle planétaire se trouve dans un ensemble de mesures, des plus onéreuses aux plus simples, des collectives aux individuelles, de celles qui s'implantent rapidement à celles qui se déploient à plus long terme. Le vélo fait partie de ces mesures et doit donc être considéré dans l'agenda climatique et énergétique.

Le vélo constitue une véritable alternative à l'utilisation de l'auto solo. Selon une étude menée à l'École Polytechnique de Montréal, 18 % des déplacements effectués en automobile sur l'île de Montréal, soit près de 350 000 trajets quotidiens, pourraient l'être à vélo. Ces déplacements présentent les caractéristiques suivantes : distance courte, aucun passager, pas d'objets à transporter, retour au point de départ. Advenant pareil transfert de choix de transport, la part modale du vélo serait multipliée par neuf.

Dans le même ordre d'idée, à Montréal, près du tiers des déplacements de moins de 1 km sont effectués en automobile. Une partie de ces courts déplacements pourrait sans doute être effectuée aisément à pied ou à vélo.

²A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use, ITDP, November 2014.

8 IDÉES POUR Y ARRIVER

Avant de livrer ces quelques idées pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles, il est important de soulever quelques enjeux reliés à l'électrification des transports. Une question élémentaire doit être soulevée. Avant de songer à transformer le parc automobile actuel en parc automobile électrique, il faudrait peut-être réfléchir au sujet du modèle de développement du territoire que l'on connaît actuellement et de l'usage de l'auto qui en découle. Est-ce que nous sommes contraints à accepter le taux de croissance du parc automobile que nous connaissons actuellement? Nous sommes convaincus qu'il y a d'autres options. L'auto solo n'est pas le moyen de déplacement à privilégier en tout lieu et en tout temps. Il faut voir également ce qui permet d'obtenir les meilleurs gains aux plans environnemental et économique pour favoriser la mobilité des personnes. Encore là, nous craignons que le modèle du tout à l'auto, même électrique, avec poursuite de l'expansion du réseau routier supérieur ne soit pas le meilleur calcul économique qui soit. Restreindre le périmètre d'urbanisation, comme le préconise le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, est plutôt l'option que nous favorisons.

Les idées que nous amenons sont, pour la plupart, celles que nous avons soumises en discussion depuis le début de la consultation en ligne sur le site de l'OCPM. Le vélo figure d'ailleurs parmi les thèmes les plus populaires selon la synthèse de la contribution citoyenne de la phase I (27 novembre 2015). On y fait état que « les participants considèrent le vélo comme une alternative concrète à la voiture, pourvu que les aménagements cyclables soient plus nombreux, confortables et sécuritaires ». Aussi, deux des propositions de Vélo Québec se retrouvent parmi les trois idées retenues à la rubrique transport. Voici donc nos huit idées.

1. RÉDUIRE NOTRE DÉPENDANCE À L'AUTO

À notre avis, pour augmenter la part du vélo et en faire un contributeur dans la réduction de notre dépendance à l'énergie fossile, il faut pouvoir compter sur une stratégie et des actions qui réduisent la place de l'auto solo et favorisent d'importants investissements dans les transports en commun.

Bien que le parc d'autos électriques soit appelé à se développer, notamment avec la stratégie d'investissement dans l'électrification des transports du gouvernement du Québec, on ne peut se permettre de favoriser l'accroissement sans fin du parc automobile. L'aménagement du territoire destiné en priorité à la voiture individuelle est un modèle coûteux qui a primé au cours des cinquante dernières années et que notre société n'a plus les moyens de soutenir. Compte tenu des coûts faramineux d'entretien des infrastructures auxquels nos gouvernements sont confrontés, cela devient un important enjeu de société. De plus, à la question des coûts directs d'entretien, il faut ajouter les coûts associés à la congestion routière, aux accidents de la route, à la pollution et tous les désagréments causés par l'inefficacité des déplacements. Même si l'émission de GES est épargnée par l'auto électrique, la sédentarité que supposent les déplacements en automobile n'en sera pas diminuée si nous conservons ce modèle de base de déplacement des personnes en milieu urbain.

2. INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN ET MULTIPLIER LES MESURES FAVORISANT LE COCKTAIL TRANSPORT

À Montréal, nous avons la chance d'avoir un système de transport en commun populaire et fortement sollicité. Par contre, le sous-financement de ce secteur en bloque l'expansion et le formidable potentiel. Il s'agit d'un élément central de toute stratégie qui vise à réduire notre dépendance aux énergies fossiles et nos émissions de GES.

Aussi, il faut viser l'arrimage du transport en commun avec la marche et le vélo. Selon l'indicateur d'accessibilité développé par la Société de transport de Montréal, la combinaison vélo-méto-bus est en théorie quasi aussi performante que l'auto. C'est dire que si cette combinaison était développée de façon optimale, les citoyens montréalais seraient nombreux à pouvoir délaissier leur auto en adoptant le cocktail transport.³

La Ville de Montréal devrait donc multiplier les mesures qui permettent de combiner vélo et transports en commun, notamment pour couvrir le premier et le dernier kilomètre des déplacements. Cela passe par plusieurs actions : équiper tous les autobus de supports à vélo, permettre les vélos dans les rames de métro dans des plages horaires plus étendues, offrir davantage de stationnements sécurisés aux abords des stations de métro et gares de train de banlieue, ajouter des glissières à vélo dans plus de stations de métro.

De plus, les mesures préférentielles visant à améliorer l'efficacité du transport en commun ne devraient pas se faire au détriment du vélo : ainsi, les voies réservées qui se multiplient sur les artères montréalaises doivent être conçues de façon à ce que les personnes se déplaçant à vélo puissent continuer à les emprunter. Ces voies doivent donc être des voies partagées entre autobus et vélos.

Enfin, il faut considérer le vélo en libre-service (BIXI) comme un complément naturel dans l'offre en mobilité durable pour les travailleurs et étudiants, et le considérer comme une alternative compétitive et réaliste à l'auto individuelle.

3. AMÉNAGER LA VILLE EN FAVEUR DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS

L'aménagement de voies cyclables et l'apaisement de circulation sont des façons de favoriser l'usage du vélo et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Nous croyons que lorsqu'il est question d'aménager la ville, il est nécessaire que soit toujours présente cette idée de remplacer graduellement les déplacements individuels en auto par le transport collectif et les modes actifs que sont la marche et le vélo. Au cours des dernières années, Montréal s'est embellie. Le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Quartier des spectacles, la Place d'Armes et en sont autant d'illustrations. La piétonnisation de la rue Ste-Catherine en est une autre. Malheureusement, ces transformations ne se sont pas toujours effectuées en considérant réellement la place du vélo. Dans certains cas, on a même cherché à l'exclure. Ce fut le cas notamment lors du réaménagement de la rue de la Commune, il y a une quinzaine d'années, et plus récemment du Quartier de spectacles, avant qu'on ne concède d'aménager une piste temporaire lors des événements et différents festivals. Il faut revoir ces façons de faire et prendre l'exemple des villes européennes les plus inspirantes où l'urbanisme, tout en limitant l'accès à l'auto dans les centres, tient compte de tous les modes actifs.

³http://www.velo.qc.ca/files/file/TA/colloqueVA2015/13h30_A_Cantin-Grondines.pdf.

En fait, la politique la plus optimale serait d'inclure systématiquement des mesures pour les cyclistes et piétons dans les réaménagements de rues. Chaque réfection majeure de rue devrait être l'occasion, pour la Ville de Montréal, de prendre en compte les besoins des piétons et cyclistes pour offrir un environnement qui sécurise et encourage les modes de déplacement doux : élargissements de trottoirs, feux piétons à décomptes numériques, saillies de trottoir, angles de virage ralentissant la vitesse, verdissement, ajout de bancs et de stationnements à vélo.

Il est beaucoup plus coûteux d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation a posteriori que de les inclure dans les chantiers existants. En adoptant cette façon de faire, on assurerait une mise à niveau progressive du réseau routier, adaptée aux nouvelles réalités de déplacement des Montréalais.

4. MAINTENIR DES CONDITIONS D'UTILISATION DU VÉLO PENDANT LES 4 SAISONS

Le vélo est un mode de transport sain, peu coûteux, fiable et efficace pour lequel opte un nombre grandissant de Montréalais durant la belle saison. Pourquoi en serait-il autrement en hiver? De nombreuses villes étrangères arrivent à maintenir une part modale vélo considérable, même en hiver. Ainsi, à Copenhague, 4 cyclistes sur 5 continuent à se déplacer à vélo l'hiver venu, alors que les températures sont basses et les chutes de neige ne sont pas négligeables. À Montréal, entre 10 et 15 % des cyclistes continuent à pédaler, ce qui montre à la fois l'intérêt existant et le potentiel de développement du vélo 4 saisons.

Poursuivre à vélo en hiver, c'est laisser sa place dans les transports collectifs, qui sont très sollicités, et prendre moins de place sur le réseau routier, alors que les rues sont moins larges et plus encombrées. Poursuivre à vélo en hiver, c'est faire partie de la solution!

Les études faites auprès des usagers l'indiquent : ce qui décourage les gens d'enfourcher leur vélo, ce n'est pas tant le froid ou la neige, que l'état de la chaussée. De plus, le manque de fiabilité peut décourager les cyclistes à enfourcher leur vélo, s'ils ne savent pas dans quel état seront les rues qu'ils doivent emprunter.

Entretenir le réseau cyclable au même titre que les rues et trottoirs, avec des niveaux de service fiables, contribuerait donc à désengorger le réseau de transport de Montréal. Il faut viser à transformer les voies cyclables saisonnières en voies permanentes. Pour les aménagements ne pouvant pas être entretenus en hiver, il conviendrait de retarder autant que possible leur date de fermeture, selon les conditions météorologiques. De nouvelles méthodes pourraient et devraient être testées pour maintenir les liens cyclables importants accessibles, incluant l'utilisation d'outillage spécifique (balai rotatif, équipements de taille réduite). Les efforts déployés pour l'entretien du réseau cyclable devraient être suivis d'une évaluation : après les efforts de déneigement, les surfaces sont-elles vraiment praticables du point de vue de l'utilisateur? Les bandes cyclables bénéficiant en théorie du même niveau de service servent-elles en réalité de lieu de stockage de la neige? Actuellement, rien n'indique que ces observations soient faites ni consignées afin d'adapter les méthodes de déneigement en conséquence.

Puisque nous sommes d'avis que la question de la mobilité durable doit être considérée en débordant des frontières de l'île de Montréal, mentionnons ici qu'il devient de plus en plus pressant que les liens vers la Rive-Sud, et en particulier le pont Jacques-Cartier, restent accessibles aux piétons et cyclistes toute l'année. À ce titre, il est d'ailleurs inquiétant de constater que le nouveau pont Champlain actuellement en planification risque de subir le même sort, puisqu'on nous annonce déjà que rien n'est prévu pour le rendre accessible aux modes actifs en hiver!

Pour finir, une information fiable et en temps réel de l'état du réseau cyclable (comme l'a fait la ville de Westmount via un compte Twitter) permettrait aux citoyens de faire un choix éclairé et d'opter pour le vélo dès que possible.

5. SE DONNER DES OBJECTIFS AMBITIEUX!

Le rapport coût/bénéfices des aménagements cyclables est indéniable : ceux-ci sont bons pour l'apaisement des quartiers, bons pour la forme, garants d'une meilleure sécurité pour tous les usagers. Ils facilitent et encouragent les déplacements actifs. Jusqu'à maintenant le seul objectif de Montréal dans son plan vélo a été l'atteinte de 50 nouveaux kilomètres de voies cyclables par année. Nous ne rejetons pas l'idée en soi. Nous suggérons cependant d'ajouter un objectif en terme de part modale-vélo à atteindre. Par exemple, Montréal pourrait viser une part modale pour le vélo de 5 % pour l'ensemble de l'île, ce qui se traduirait par :

- > 10 % dans les quartiers centraux qui regroupent 40 % de la population de l'île, soit près d'un million de personnes⁴.
- > 15 % pour l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Cela peut et doit se traduire par des objectifs en termes d'infrastructures et de budget :

- > Viser un objectif de 50 % de rues dotées de voies cyclables ou de modération de circulation.
- > Consacrer 2 % du budget de transport aux aménagements cyclables (vélorues, pistes et bandes cyclables), notamment pour développer les réseaux et mettre aux normes les aménagements désuets et vieillissants.
- > Consacrer 2 % du budget de transport à la modération de circulation et à l'aménagement de rues piétonnes, de zones de rencontre et de zones 30.
- > Consacrer 1 % du budget de transport à l'amélioration de la sécurité aux intersections.

⁴Côte-de-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Sud-Ouest, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Rosemont-La Petite-Patrie, Verdun, Ville-Marie et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.

6. DÉVELOPPER DE NOUVEAUX OUTILS DE MESURE POUR GUIDER LES CHOIX DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Pour concevoir des solutions de mobilité différentes, il faut aussi mesurer les choses différemment. Encourageons la Ville de Montréal à mesurer non seulement le nombre d'autos qui circulent dans ses rues, mais également les autres usagers, piétons et cyclistes. Multiplions les compteurs automatiques qui permettent de quantifier l'usage des espaces publics par tous.

Changer de paradigme, c'est aussi changer d'indicateurs pour mesurer si notre mobilité est efficace : développons des niveaux de service pour les usagers des transports actifs et transports collectifs qui viendront compléter notre vision au-delà des niveaux de service automobiles.

Cette logique peut même être appliquée à la signalisation routière : pourquoi ne pas développer une signalisation où les principaux points d'intérêt de la ville seraient indiqués en terme de temps de parcours à pied et à vélo, pour encourager la population à opter pour les transports actifs dans leurs déplacements?

7. DOTER L'ENSEMBLE DES ESPACES ET BÂTIMENTS PUBLICS DE STATIONNEMENTS À VÉLO SÉCURITAIRES

L'accès à du stationnement pour vélo de qualité est un élément crucial, car le vol de vélo est un puissant frein à l'adoption du vélo comme moyen de transport. Le déploiement de stationnements à vélo dans l'espace public a progressé ces dernières années à Montréal. Des améliorations sont toutefois souhaitables dans certaines rues, certaines artères, aussi dans les lieux qui génèrent des déplacements. Pourquoi la Ville de Montréal ne serait-elle pas un modèle en dotant l'ensemble de ses immeubles et équipements d'espaces de stationnements à vélo suffisants, adéquats et bien positionnés? La Ville pourrait également s'inspirer de programmes de stationnement à vélo à la demande des commerçants, à l'image du programme offert par la ville de Toronto⁵.

8. COMPLÉTER LES PROJETS CYCLABLES STRUCTURANTS DU RÉSEAU VERT ET DE LA CEINTURE DE L'ÎLE

Accélérer la réalisation du Réseau vert d'une rive à l'autre : il s'agit de ce sentier cyclable qui traverserait l'île du nord au sud, en parallèle avec l'emprise ferroviaire du CP, et dont seulement trois kilomètres existent actuellement. Ce sentier deviendrait, avec la piste du canal de Lachine, le plus long parc linéaire sans interruption à Montréal.

Parachever la ceinture de l'île : le fameux *Tour de l'Île* est un projet auquel les cyclistes rêvent depuis longtemps et qui n'est encore qu'un itinéraire inachevé. Nous proposons que la Ville de Montréal remette à son agenda ce projet porteur pour la bonne forme et la découverte touristique de Montréal.

⁵<http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=6735970aa08c1410VgnVCM10000071d60f89RCRD>.

CONCLUSION

Réduire notre dépendance aux énergies fossiles exigera une multitude d'actions, individuelles et collectives, auxquelles il faudra adhérer sans réserve. Notre propos est une invitation à passer à l'action et à renverser la vapeur. Qu'elle soit électrique ou non, comprenons-nous bien, l'auto ne nous sauvera pas! Il faudra accepter de faire des choix en défaveur de l'auto solo et investir massivement dans les transports collectifs et les modes actifs, ce qui demandera une bonne dose de courage politique. Il faudra accepter de parler des enjeux financiers avec plus de détermination en faveur des modes autres que l'auto solo. Il faudra aménager l'espace urbain pour le vélo et la marche, bâtir un réseau cohérent qui permette les déplacements vers les pôles d'emploi, les rues commerçantes et les institutions de la vie de quartier. Bref, légitimer de façon universelle la marche et le vélo comme modes de déplacement.