

Montréal, 23 novembre 2011

**POUR UN MONTRÉAL CYCLABLE  
INCLUSIF, SÉCURITAIRE ET EFFICACE**

Mémoire présenté par Simon Carreau à la  
COMMISSION PERMANENTE SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS

Dans le cadre des consultations publiques  
**LE PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS : AVEC QUI ET COMMENT ?**

**Montréal** 

# TABLES DES MATIÈRES

PRÉSENTATION.....	2
Un partage efficace et sécuritaire du réseau cyclable par une allocation optimale des cyclistes .....	3
RECOMMANDATIONS POUR S’ATTAQUER AUX PROBLÈMES DE PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE :.....	6
ANNEXE : Compléments d’information .....	7
Le partage du réseau cyclable : de quel problème parle-t-on vraiment ? .....	7
Le cercle vertueux du développement des infrastructures cyclistes .....	8
Au-delà des pistes cyclables : Penser le déplacement à vélo et agir en fonction de la diversité des usagers.....	9

## PRÉSENTATION

### *Simon Carreau*

Sociologue de formation, je travaille dans le domaine du transport collectif mais c’est à vélo que je me déplace quotidiennement.

Je coanime depuis 2 ans [twitter.com/roulermontreal](https://twitter.com/roulermontreal), un compte twitter consacré à la pratique du vélo à Montréal qui revendique quelque 900 abonnés. À ce titre, j’ai suivi de très près les enjeux et l’actualité du vélo à Montréal. Au cours de ces deux anneaux, j’ai aussi eu l’occasion d’échanger avec un nombre sans cesse croissant de Montréalais et de recenser de nombreux problèmes vécus par ceux-ci, que ce soit sur les pistes cyclables et dans les rues montréalaises.

Le point de vue présenté ici n’engage que moi, mais s’inspire de ce parcours et des échanges avec les nombreux membres de la communauté [#velomtl](https://twitter.com/velomtl).

Ce mémoire se présente sous une forme peu orthodoxe. Après quelques tentatives de synthèse peu fructueuses, j’ai finalement décidé de ne conserver que les principaux arguments, faits et conclusion et de les présenter sous forme de liste. Ils sont suivis à la fin par quelques recommandations.

Certains éléments de textes qui ont été sacrifiés sont joints en annexe. Beaucoup d’autres éléments ayant été sacrifiés, j’invite les membres de la commission à ne pas hésiter à me contacter ([simoncarreau\[a\]yahoo.com](mailto:simoncarreau@yahoo.com)) s’ils désiraient obtenir davantage de précisions sur certains éléments.

## UN PARTAGE EFFICACE ET SÉCURITAIRE DU RÉSEAU CYCLABLE PAR UNE ALLOCATION OPTIMALE DES CYCLISTES

1. **LE PROBLÈME DU PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE TIENT AU CARACTÈRE INADÉQUAT (EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ DE L'ESPACE CYCLABLE) DE CELUI-CI ET À SON INCAPACITÉ À FAIRE FACE À LA DEMANDE : LES CONFLITS ET TENSIONS RÉSULTENT DE SA SATURATION.**
2. Dans cet espace cyclable saturé, les écarts de vitesses, de masse et de type de comportement entre usagers génèrent des risques, du stress et des occasions de conflits.
3. Ce sont ces écarts qui se cachent en réalité derrière le problème du « partage du réseau cyclable » et ces écarts se retrouvent aussi entre cyclistes.
4. Pour s'attaquer au problème de l'insuffisance du réseau cyclable et aux problèmes de partage qui en découlent, il faut cesser de développer le réseau cyclable à partir d'un modèle de cycliste unique.
5. Comme il n'y a pas un seul cycliste, il n'y a pas non plus de modèle-type de voies cyclables convenant à tous et dans toutes les situations.
6. Le réseau cyclable montréalais doit être amélioré et corrigé pour offrir une plus grande diversité d'infrastructures cyclables, plus à même de convenir aux différents besoins, vitesses et capacités des usagers.
7. **Un réseau plus diversifié permettra une allocation plus optimale – au plan de la vitesse de déplacement et de la sécurité – des usagers sur les différentes voies cyclables :** les usagers pouvant alors emprunter la voie qui convient le mieux à leurs besoins et capacités, les flux de cyclistes gagneront en homogénéité, diminuant ainsi d'autant les écarts de vitesses, les différences de comportement, le manque de prévisibilité, le stress ainsi que les occasions d'accidents.
8. **UNE ALLOCATION OPTIMALE DES USAGERS SUR LES DIFFÉRENTS SEGMENTS DU RÉSEAU EXIGE ÉGALEMENT QUE DAVANTAGE DE CYCLISTES EMPRUNTENT LES RUES RÉGULIÈRES PLUTÔT QUE LES VOIES CYCLABLES.**
9. Beaucoup de cyclistes le font déjà – certains par choix et d'autres par nécessité – et bien davantage, qui ont la vitesse et les capacités, pourraient le faire.
10. Réorienter davantage de cyclistes vers les rues régulières aurait pour effet de :
  - a. Laisser davantage de place aux usagers pour qui la disponibilité de pistes cyclables est une condition sine qua non pour se déplacer en transport actif.
  - b. Décharger le réseau cyclable d'une partie du trop-plein d'usagers et de la pression qui s'exerce sur lui ;
  - c. Homogénéiser le trafic sur les pistes cyclables;
  - d. Contribuer à l'apaisement de la circulation sur le réseau routier et donc à l'amélioration du bilan routier montréalais (une présence plus importante de cyclistes dans les rues contribue à rendre les cyclistes plus attentifs à la présence de cyclistes).

11. **L'OBSTACLE CENTRAL À CE QUE DAVANTAGE DE CYCLISTES EMPRUNTENT LES RUES RÉGULIÈRES EST QUE LE RÉSEAU ROUTIER RESTE UN ESPACE HOSTILE ET DANGEREUX POUR LES CYCLISTES.**
12. Les cyclistes sont régulièrement la cible de harcèlement ou de comportements dangereux de la part de conducteurs de véhicule routiers.
13. Malgré l'abrogation en décembre 2010 de l'article 492 du Code de la sécurité routière (CSR) qui permet maintenant aux cyclistes d'emprunter une rue même lorsqu'il y a aussi présence d'une piste cyclable, une partie importante des automobilistes ignore encore complètement le droit des cyclistes à emprunter les rues.
  - a. Cette ignorance a deux conséquences possibles. Les automobilistes peuvent être soit :
    - i. agressifs et hostiles aux cyclistes qu'ils voient comme *occupant illégitimement un espace qui leur revient à eux* ;
    - ii. soit insuffisamment attentifs et conscients qu'ils doivent s'attendre à croiser des vélos sur la route.
  - b. Sans ignorer le droit des cyclistes, plusieurs automobilistes adoptent malgré tout ces comportements.
14. Des dispositions du CSR censées protéger les cyclistes sont inconnues par le public et ne sont pas aucunement appliquées par les autorités policières.
  - a. **L'article 341 interdit aux conducteurs de véhicules routiers de dépasser un cycliste sans laisser un espace sécuritaire suffisant.**
    - i. Nombre de constats d'infraction donnés pour contravention à cet article : une moyenne de 4 par années de 2000 à 2009<sup>1</sup> ;
    - ii. Conséquence possible en cas de contravention: 2 points d'inaptitude et une amende 300 \$.
  - b. L'article 430 exige des conducteurs de véhicules routiers de s'assurer qu'ils peuvent ouvrir leur portière sécuritairement avant de procéder à une telle manœuvre.
    - i. Aucune statistique n'est tenue.
    - ii. Conséquence possible en cas de contravention : amende de 30 à 60 \$.
  - c. Lorsque des infractions à ces articles font des victimes, la police tend généralement à conclure à de « simples accidents ».
  - d. Nombre de constats d'infraction donnés par le Service de Police de la Ville de Montréal dans le cadre de la campagne de « Sécurité des cyclistes » en 2010<sup>2</sup> :

---

<sup>1</sup> François Tardif, « Dossier statistique : les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier 2000-2009 », Direction des études et des stratégies en sécurité routière, Vice-présidence à la sécurité routière, décembre 2010, [www.saag.gouv.qc.ca](http://www.saag.gouv.qc.ca).

<sup>2</sup> SPVM, *Bilan annuel 2010*, [http://www.spvm.qc.ca/upload/documentations/statistiques\\_FR.pdf](http://www.spvm.qc.ca/upload/documentations/statistiques_FR.pdf)

- i. Cyclistes : 1042 (99,3 %)
- ii. Automobilistes : 7 (0,07 %)

15. À l'instar des dispositions du CSR qui exigent l'usage du clignotant pour annoncer les virages ou l'arrêt obligatoire aux passages cloutés pour piétons, les articles 341 et 430 sont virtuellement ignorés tant par une majorité d'usagers de la route que par les autorités qui ne font aucun effort sensible pour les faire connaître ou appliquer.

#### **16. DES CAMPAGNES PUBLIQUES DE SENSIBILISATION AU PARTAGE DE LA ROUTE SONT URGENTES ET NÉCESSAIRES.**

- a. Cependant : **il ne suffit plus de simplement évoquer l'importance du « partage de la route »** et du respect de la loi. Il y a eu plusieurs campagnes de ce type au fil des ans et elles n'ont aucun résultat.
- b. Tout le monde est favorable au « partage »... mais tout le monde comprend cette notion différemment (ce qu'elle implique pour eux et pour les autres).
  - i. Il faut faire connaître les droits et responsabilités de chacun, à commencer par le droit des cyclistes d'emprunter les routes régulières.
- c. Trop de dispositions du Code de la route sont tombées dans l'oubli et doivent être rappelées.
- d. Il faut faire connaître les réalités des cyclistes aux automobilistes pour qu'ils adaptent leurs comportements et leurs attentes en conséquence. Par exemple :
  - i. Klaxonner un cycliste n'est pas un mode de communication normal et est ressenti comme une forme d'agression.
  - ii. Il est normal qu'un cycliste roule non seulement dans la rue, mais aussi non pas toujours à l'extrême droite de la chaussée (maintenir une distance minimale d'un mètre est la seule façon d'éviter les portières de voitures stationnées).
  - iii. Il est normal qu'un cycliste doive à l'occasion dévier momentanément de sa trajectoire pour éviter des obstacles ou des trous dans la chaussée.

17. La nature des interventions durant les audiences de la commission a démontré qu'il y a avait un désir manifeste de débattre plus largement de la question de la pratique du vélo à Montréal. Le mandat de cette consultation n'a permis d'aborder qu'une infime partie du problème.

## **RECOMMANDATIONS POUR S'ATTAQUER AUX PROBLÈMES DE PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE :**

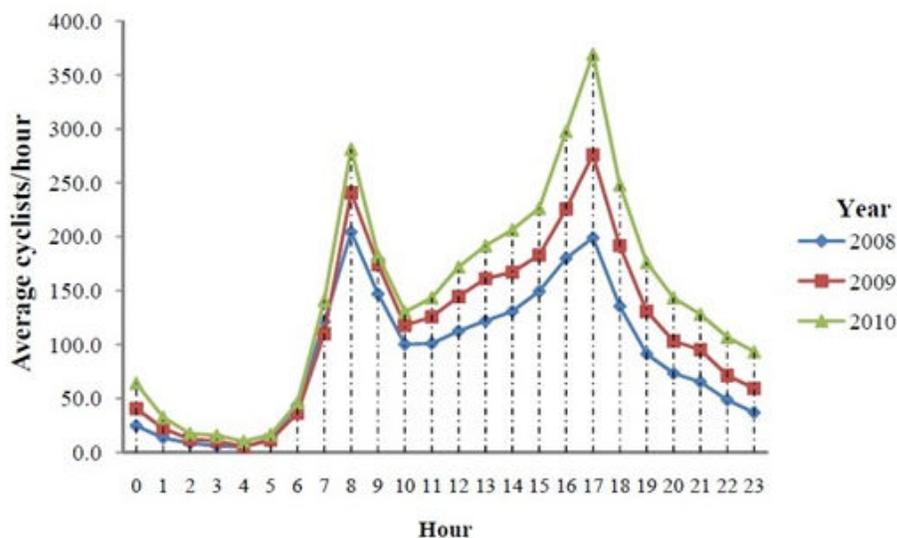
- 1. Augmenter la qualité et la quantité de l'offre de voies cyclables à Montréal, notamment en offrant aux différents types usagers de meilleures possibilités d'emprunter des voies qui conviennent à leurs besoins et capacités ;**
- 2. Permettre à davantage de cyclistes qui en ont les capacités d'emprunter les rues régulières en faisant du réseau routier régulier un endroit plus accueillant pour les cyclistes;**
- 3. Faire une large campagne de sensibilisation au partage de la route visant à faire connaître aux différents usagers de la route leurs droits et obligations, mais aussi leurs réalités respectives;**
- 4. Inviter le Service de Police de la Ville de Montréal à faire des efforts dans l'application des articles du Code de la sécurité routière qui protègent les usagers vulnérables de la route.**
- 5. Que la Commission permanente sur le transport voit à l'organisation d'une consultation sur les transports actifs à Montréal avec un mandat très large.**

## ANNEXE : Compléments d'information

### Le partage du réseau cyclable : de quel problème parle-t-on vraiment ?

La question du partage du réseau cyclable se pose aujourd'hui pour une raison assez simple et fondamentale : le réseau montréalais ne suffit plus à la demande. Beaucoup plus qu'un loisir, le vélo est maintenant surtout un mode de déplacement – et celui d'un nombre sans cesse croissant de Montréalais. Aux heures de pointe et dans les périodes de l'année plus achalandées<sup>3</sup>, les principales pistes du réseau sont saturées et ne suffisent plus à la demande (voir **figure 1**). Les cyclistes s'y trouvent à vivre des désagréments semblables à ceux que vivent les automobilistes immobilisés dans le trafic : une vitesse ralentie, moins d'espaces entre les cyclistes, davantage d'occasions de conflits et de collision, davantage de stress ainsi que des files de plus en plus longues aux intersections. Au milieu de ces voies cyclables de plus en plus saturées, la présence d'usagers qui s'y déplacent autrement qu'en vélo (à pied, en patins à roues alignées, en planche à roulettes, en quadri porteur ou en scooter électrique, etc.) occasionne de plus en plus de problèmes.

**Figure 1. Achalandage des principales pistes cyclables montréalaises selon l'heure du jour**



2. a Average Hourly Ridership – All Paths

Source : <http://www.theurbancountry.com/2010/12/montreal-bicycle-ridership-up-35-40.html>. Données tirées d'une étude du professeur Luis F. Miranda Moreno, Département de Génie civil, Université McGill.

<sup>3</sup> Gabriel Béland, « [Des bouchons même à vélo](#) », *La Presse*, 09 juin 2011.

Comme en témoignent les informations présentées dans le document de consultation<sup>4</sup>, la question qui anime cette consultation est celle de la cohabitation sur les voies cyclables de modes de déplacement aux vitesses, masses et formats différents. Des écarts de vitesse trop importants engendrent des risques d'accident et de l'incertitude. Les formats et les masses de certains véhicules ne sont pas adaptés à l'espace disponible dans les voies cyclables. À ce point de la réflexion, il nous faut reconnaître les deux conclusions suivantes : d'abord, que ces questions sont intimement liées à celle de l'espace à partager. Ensuite, que les problèmes posés par des écarts de vitesse importants se posent également entre cyclistes.

La question posée par cette consultation est « le partage du réseau cyclable montréalais : avec qui et comment ? » La réponse de ce mémoire peut être résumée ainsi : il faut partager le réseau cyclable ***avec autant de personnes qu'il est possible, efficace et sécuritaire de le faire, et ce, grâce à une allocation efficace des différents types usager sur les différents composants du réseau cyclable montréalais.***

À première vue assez simples, les enjeux soulevés par cette consultation sont nombreux et importants. Le vélo constitue au moins une partie de la solution à plusieurs des problèmes les plus importants auxquels la ville de Montréal fait actuellement face : congestion routière, qualité de l'air, qualité de vie, sécurité dans les rues, etc. Ce genre de constat devrait constituer l'horizon général des discussions sur les infrastructures cyclables. Or, si rien n'est fait pour limiter la congestion sur les voies cyclables, elle pourrait mettre en péril la tendance vers un accroissement de la part modale du vélo à Montréal et à une amélioration du bilan routier.

### **Le cercle vertueux du développement des infrastructures cyclistes**

La perception que l'usage du vélo est risqué et dangereux constitue le principal obstacle à son utilisation comme moyen de transport<sup>5</sup>. Les pistes cyclables constituent probablement le meilleur moyen d'améliorer le sentiment de sécurité des usagers de la route. Il est en outre de plus en plus admis comme un fait que plus le nombre de cyclistes est important, plus les risques d'accident et de blessures diminuent, conséquence de l'apaisement de la circulation automobile qu'entraîne une présence plus importante du nombre de cyclistes<sup>6</sup>. Cette théorie dite du « safety in number » trouve notamment une confirmation dans les chiffres disponibles pour Montréal et le

---

<sup>4</sup> Division des transports actifs et collectifs, « Partage du réseau cyclable montréalais : avec qui et comment ? », Document de consultation préparé pour la Commission sur le transport et les travaux publics, Direction des transports, Service du développement et des opérations, 22 septembre 2011.

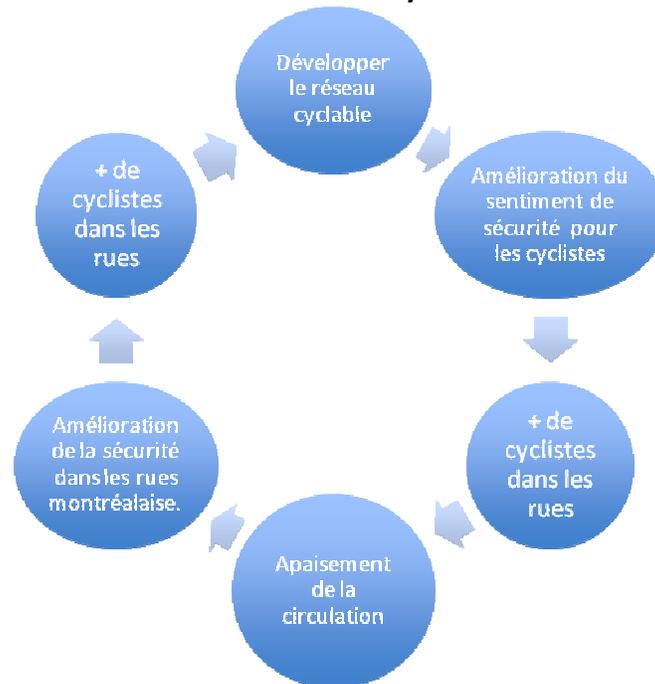
<sup>5</sup> Vélo Québec, L'état du vélo 2010, p. 15, [http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ\\_EV2010\\_fr.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf).  
Cyclingincities, « Cycling Injury », <http://www.cher.ubc.ca/cyclingincities/injury.html>.

<sup>6</sup> Jacobsen, P., 2003. « Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling », *Injury Prevention*, vol. 9, p. 205–209. John Pucher, Ralph Buehler, « Why Canadians cycle more than Americans: A comparative analysis of bicycling trends and policies », *Transport Policy*, vol. 13, 2006, p. 265–279  
<http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/TransportPolicyArticle.pdf>.

Québec où, alors que le nombre de cyclistes est en constante augmentation, le nombre d'accidents reste stable ou diminue.

En somme, accroître le développement du réseau cyclable contribue à accroître le nombre de cyclistes sur l'île de Montréal, ce qui en retour améliore le bilan routier et la sécurité des cyclistes, ce qui devrait inciter davantage de Montréalais à enfourcher leur vélo pour se déplacer et créer une demande supplémentaire pour des infrastructures cyclistes. Ce cercle vertueux (**Figure 2**) est déjà en cours à Montréal et il n'en tient qu'aux autorités de mettre en place les mesures pour le voir s'accélérer encore davantage.

**Figure 2. Le cercle vertueux des infrastructures cyclistes**



### **Au-delà des pistes cyclables : Penser le déplacement à vélo et agir en fonction de la diversité des usagers**

Les cyclistes ne sont pas tous pareils. Entre le cyclosporitif habillé de lycra, le travailleur en veston-cravate, la mère qui se rend avec ses enfants au parc ou à l'école ou le « hipster » en vélo à pignon fixe, les vitesses, les besoins, les capacités, les sources de stress et les risques varient grandement. Pour les cyclistes moins rapides et plus craintifs, les pistes en site propre ou dans les parcs sont parfaitement adaptées. Bien d'autres, plus rompus à la pratique du vélo, préféreront plutôt une bande cyclable plus directe où le flux est plus rapide, unidirectionnel et où ils ne craindront pas de devoir

cohabiter avec les voitures<sup>7</sup>. Enfin, beaucoup d'autres encore – et pas seulement les messagers à vélo et les cycloportifs – se sentiront tout à fait à l'aise à côtoyer les voitures dans des rues dépourvus de pistes ou bandes cyclables. En fait – et la plupart des cyclistes vous le confirmeront – à partir d'une certaine vitesse (25 à 30 km/h), il devient clairement plus sécuritaire et confortable pour tout le monde si ces cyclistes empruntent les rues plutôt que les pistes cyclables.

La difficulté à prendre en compte cette diversité qui amène parfois certains intervenants à recommander des solutions de type mur-à-mur, qu'il s'agisse d'installer des pistes cyclables en site propre partout, ou, au contraire, de prôner que tous les cyclistes empruntent les rues et côtoient les voitures.

De nombreuses sources de tensions sur le réseau cyclable s'expliquent par la cohabitation forcée d'usagers aux vitesses et capacités bien différentes : le plus lent irritera le plus rapide, qui donnera une frousse au premier en le dépassant. Plus une piste sera chargée, et plus cette diversité posera problème.

Si l'on souhaite réduire ces occasions de conflits et ces accidents, il faut faire en sorte que l'offre d'infrastructures cyclables réponde adéquatement à la demande. Pour ce faire, non seulement faut-il davantage d'espace pour les cyclistes, mais cette espace doit être accordé et structuré de manière à correspondre à la diversité des besoins et usages.

C'est dire qu'il y a de la place et des besoins pour tous les types d'infrastructure : piste en site propre, chaussée partagée, bande cyclable, etc. La planification du développement du réseau devrait viser une complémentarité des types de voies possibles selon les trajets, de manière à ce que, autant les travailleurs, les étudiants, les personnes âgées, etc. puissent trouver le chemin qui leur convient. De cette façon, les flux d'usagers sur les infrastructures cyclables devraient tendre à s'homogénéiser, ce qui devrait permettre de réduire les risques de conflits et d'accidents. Ainsi, une offre d'infrastructures cyclable accrue et diversifiée favoriserait une allocation plus optimale des cyclistes sur le réseau tout en rendant les déplacements à vélo plus rapides et efficaces.

---

<sup>7</sup> La bande cyclable sur la rue St-Urbain en est le meilleur exemple. Plusieurs cyclistes l'évitent en la jugeant dangereuse à cause de la proximité des voitures dont ils ne sont pas séparés par un mail de béton. Pour beaucoup d'autres cyclistes, c'est bien plutôt le seul type d'aménagement qui trouve grâce à leurs yeux à cause de la meilleure vitesse, de son caractère unidirectionnel et de l'absence de séparation d'avec les voitures qui permet d'effectuer plus facilement des dépassements.