

Direction générale
Direction du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions
275, rue Notre-Dame Est, Bureau R-134
Montréal, Québec H2Y 1C6
Téléphone : (514) 872-3770
Télécopieur : (514) 872-5655
www.ville.montreal.qc.ca

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS

Le partage du réseau cyclable montréalais : Avec qui et comment ?

RECOMMANDATIONS

Suite à l'étude publique menée sur la question du partage du réseau cyclable montréalais, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics remercie les représentants de la Direction des transports pour leur collaboration ainsi que toutes les personnes ayant pris part à cet exercice de consultation publique ;

CONSIDÉRANT le nombre grandissant d'utilisateurs du réseau cyclable montréalais;

CONSIDÉRANT l'utilisation croissante et affirmée du vélo comme mode de transport actif permettant d'effectuer des déplacements utilitaires en ville ;

CONSIDÉRANT le développement envisagé pour le réseau cyclable montréalais d'ici 2015;

CONSIDÉRANT la réception d'un nombre significatif de recommandations et de commentaires de la part des différents groupes d'utilisateurs du réseau cyclable montréalais sur la question de son partage ;

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal d'affirmer sa position de leader parmi les villes cyclables en Amérique du Nord ;

CONSIDÉRANT l'arrimage incontournable de l'aménagement urbain et du développement du réseau cyclable dans la création d'un milieu qui favorise les saines habitudes de vie;

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics soumet les recommandations suivantes au conseil municipal ainsi qu'au conseil d'agglomération :

R-1

CONSIDÉRANT la place accordée aux transports actifs et collectifs dans le Plan de transport de la Ville de Montréal ;

CONSIDÉRANT l'observation d'une certaine saturation à différents endroits sur le réseau cyclable montréalais ;

CONSIDÉRANT la récente adoption de la Politique municipale en accessibilité universelle par le conseil municipal ;

CONSIDÉRANT que les patineurs à roues alignées sont en nombre marginal sur le réseau;

Il est recommandé:

Que l'utilisation du réseau cyclable soit réservée exclusivement aux usagers suivants :

1. Les cyclistes;
2. Les patineurs à roues alignées;
3. Les aides à la mobilité motorisées (AMM) et fauteuils roulants, en tenant compte des suites du projet pilote mené par l'INSPQ (R-3);
4. Les bicyclettes à assistance électrique (excluant les vélos électriques de type scooters dont la circulation est le résultat de l'effet exclusif d'une force motorisée et pour lesquels des balises les définissant devraient être fixées dans les meilleurs délais).

R- 2

CONSIDÉRANT la popularité grandissante, en ville, des vélos électriques de type scooter et le poids de ces véhicules ainsi que la vitesse qu'ils peuvent atteindre ;

CONSIDÉRANT l'inconfort causé par la différence de vitesse et de gabarit entre les vélos et les vélos électriques de type scooter;

CONSIDÉRANT que le poids de la bicyclette électrique de type scooter peut varier de 70 kg à plus de 105 kg;

CONSIDÉRANT que le réseau cyclable montréalais est d'abord et avant tout destiné à ceux et celles qui optent pour un mode de transport actif;

CONSIDÉRANT que le vélo électrique de type scooter est uniquement propulsé par l'énergie électrique et que, conséquemment, il ne requiert aucune énergie de la part de son utilisateur pour pouvoir avancer;

CONSIDÉRANT que certains modèles peuvent atteindre la vitesse de 45 km/h et que cette vitesse est incompatible avec les autres utilisateurs du réseau cyclable;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal demande à Transports Canada de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (C.R.C., chapitre 1038) afin de permettre de distinguer la « bicyclette à assistance électrique » du « vélo électrique de type scooter » (voir R-1), de telle sorte que ce dernier ne soit plus assimilé à une bicyclette à assistance électrique.

et

Que pareille demande soit adressée au ministère des Transports du Québec et à la Société d'assurance automobile du Québec en vue de modifier le CSR en conséquence (L.R.Q., chapitre C-24.2).

R-3

CONSIDÉRANT la récente adoption de la Politique municipale en accessibilité universelle par le conseil municipal ;

CONSIDÉRANT la volonté d'atténuer la limitation fonctionnelle des personnes handicapées ;

CONSIDÉRANT la compatibilité entre la vitesse des cyclistes et celle que peuvent atteindre les différents types d'aides à la mobilité motorisées (AMM) ;

CONSIDÉRANT le point de vue exprimé par les groupes cyclistes à l'effet que la voie cyclable apparaît souvent comme le lieu le plus propice pour une partie des gens qui se déplacent en fauteuil roulant motorisé (AMM) et non motorisé;

CONSIDÉRANT la réglementation actuelle de plusieurs arrondissements qui limite l'utilisation des voies cyclables aux personnes qui se déplacent à bicyclette ou en patins à roulettes;

CONSIDÉRANT que l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a été mandaté par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère de la Santé et des Services sociaux afin d'initier et de mettre en place un projet pilote sur la circulation des AMM auquel la Ville de Montréal est invitée à participer ;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal collabore à ce projet pilote afin de tester sur le terrain l'acceptabilité et l'applicabilité des mesures proposées par l'INSPQ à l'égard des AMM;

et

Que la Ville de Montréal attende les résultats de ce projet pilote, procède à leur analyse et évalue leurs impacts avant de proposer des modifications à la réglementation actuelle, le cas échéant, et ce dans les six mois suivants la publication des résultats du projet pilote.

R- 4

CONSIDÉRANT l'article 105 de la Charte de la Ville de Montréal qui prévoit que la Ville peut, par règlement, prescrire des normes relatives à l'harmonisation des règles de voirie, de signalisation et de contrôle de la circulation sur l'ensemble des réseaux artériel et local;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal mandate la Direction des transports pour évaluer la situation et proposer les amendements requis en vue d'harmoniser les règles de circulation applicables sur l'ensemble du réseau des pistes cyclables de l'île de Montréal, et ce en partenariat avec les différentes instances ayant des voies cyclables sous leur responsabilité (Parc Canada, Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, la Société des ponts fédéraux, etc.).

R- 5

CONSIDÉRANT l'importance de préserver le caractère récréatif des voies cyclables implantées dans les parcs;

CONSIDÉRANT la croissance importante du nombre de cyclistes utilisant le vélo comme moyen de transport;

CONSIDÉRANT les conflits potentiels entre usagers des parcs et du réseau cyclable;

Il est recommandé :

De favoriser la création de voies cyclables de transit qui puissent permettre aux usagers du réseau de contourner les parcs.

R- 6

CONSIDÉRANT les informations rapportées par l'Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME) relativement aux données de la Direction de la santé publique de Montréal (DSP) concernant les taux d'accident impliquant les enfants dans différents quartiers de la Ville de Montréal;

Il est recommandé :

De développer un réseau cyclable montréalais qui puisse permettre le déplacement actif et sécuritaire des enfants à l'école, notamment dans les quartiers où les taux d'accidents impliquant les enfants sont les plus élevés.

R- 7

CONSIDÉRANT que les données actuelles qui proviennent des rapports d'accident ne concernent que les collisions impliquant un véhicule automobile;

CONSIDÉRANT que le rapport n'est rédigé que si les dommages sont supérieurs au montant de 1 000 \$;

CONSIDÉRANT l'importance de mieux documenter les collisions entre les divers usagers de la voie publique ;

Il est recommandé :

De mandater la Direction des transports pour qu'elle évalue les données requises en vue de dresser un portrait plus complet des collisions qui surviennent entre divers groupes d'usagers en déplacement, incluant les cyclistes, et qu'elle identifie les sources potentielles de données existantes et, si besoins est, qu'elle détermine la manière dont les données manquantes pourraient être recueillies.

Que toute collision signalée au SPVM, au SIM ou à Urgences-Santé soit répertoriée pour fin d'analyse permettant ainsi de dresser un portrait des collisions entre les groupes d'usagers.

et

Que la Direction des transports utilise les données ainsi recueillies et qu'elle dresse le portrait complet de la situation en vue d'apporter les correctifs nécessaires à l'optimisation de la sécurité du réseau cyclable montréalais.

R- 8

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal souhaite accroître l'utilisation des modes de transport actif sur l'ensemble de son territoire;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal investit annuellement des sommes importantes dans le développement et la mise à niveau de son réseau cyclable;

CONSIDÉRANT que le Plan de transport propose que la Ville de Montréal initie ou participe à des campagnes de communication axées sur le civisme et une meilleure cohabitation des différents usagers de la voie publique;

CONSIDÉRANT qu'il est essentiel de travailler à rendre les rues plus accueillantes et plus conviviales afin que chaque utilisateur puisse effectuer ses déplacements de façon sécuritaire;

CONSIDÉRANT l'importance de rappeler à chacun – piétons, cyclistes, automobilistes – ses droits, mais aussi ses responsabilités;

Il est recommandé :

Que la Ville initie, en collaboration avec d'autres partenaires, notamment la Société d'assurance automobile du Québec, des campagnes de communication axées sur l'éducation en vue d'un partage plus harmonieux de la voirie urbaine et que, pour ce faire, elle collabore avec d'autres partenaires.

R- 9

CONSIDÉRANT que des modifications apportées en 2010 au Code de la sécurité routière du Québec sont entrées en vigueur en juin 2011 et qu'elles permettent dorénavant aux municipalités d'établir des règles relatives à la circulation des cyclistes en contresens là où cela est autorisé ;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal, de concert avec le Ministère des transports du Québec, identifie les endroits où il serait approprié d'implanter cette mesure et qu'elle procède à son implantation, le cas échéant;

et

Que la Ville informe la population de ces nouvelles dispositions.

R- 10

CONSIDÉRANT que la « zone de rencontre » est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers;

CONSIDÉRANT que dans les « zones de rencontre », la priorité est donnée à l'utilisateur le plus vulnérable;

CONSIDÉRANT que plusieurs villes en Europe, principalement en Belgique, en France et en Suisse ont mis en place ce nouveau type d'aménagement urbain avec succès;

CONSIDÉRANT que ce type d'aménagement permet aux différents usagers du réseau viaire (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, automobiles et véhicules de

transport collectif) de cohabiter de manière harmonieuse et sécuritaire, évitant ainsi les conflits d'usage de l'espace public;

CONSIDÉRANT que les « zones de rencontres » permettent de répondre, en partie, à la problématique du partage puisque tous les usagers du réseau viaire, notamment les cyclistes, peuvent en profiter dans un cadre réglementaire de déplacements bien défini;

CONSIDÉRANT que ce type d'aménagements urbains permet de concilier le désir des résidents de vivre dans des quartiers paisibles, attrayants et sécuritaires, aux besoins en matière de déplacements;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal invite les arrondissements ainsi que les villes liées à développer des « zones de rencontre » dans les rues propices à ces aménagements et qu'elle en soit chef de file auprès de la Table de la sécurité routière.

R- 11

CONSIDÉRANT que l'implantation rapide d'un réseau cyclable bien étendu est fondamentale car les divers usagers empruntent, dans certains cas, des voies cyclables surchargées, ce qui peut être source de conflits;

CONSIDÉRANT que l'implantation de voies réservées aux autobus, aux taxis et aux vélos permettrait d'étendre de manière rapide et économique le réseau cyclable;

CONSIDÉRANT que le partage des voies vise également à offrir un réseau rapide pour des usagers utilisant le vélo principalement comme mode de transport;

CONSIDÉRANT que plusieurs villes européennes ou nord-américaines, notamment Paris, Genève, San Francisco, et Vancouver, ont mis en place des aménagements pour cyclistes de manière rapide et économique en permettant l'utilisation par les cyclistes des voies normalement réservées aux autobus;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), étudie la possibilité d'implanter des voies réservées aux autobus, aux taxis et aux vélos et qu'elle identifie les axes où il serait approprié de le faire;

et

Que la STM en partenariat avec Ville de Montréal, lance des projets pilotes en ce sens.

R-12

CONSIDÉRANT le nombre croissant de montréalais qui utilisent le vélo comme moyen de transport ainsi que le niveau de saturation relatif à l'utilisation de certaines pistes cyclables du réseau;

CONSIDÉRANT que certaines pistes cyclables sont trop étroites pour pouvoir être utilisées de manière confortable et sécuritaire par les cyclistes et les autres usagers du réseau;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal procède à la mise aux normes des pistes cyclables lors de la construction et de la rénovation de tronçons, et ce tel que défini dans le guide technique d'aménagement des pistes cyclables publié par Vélo-Québec.

R-13

Que la Ville de Montréal assure la bonification du réseau selon les délais prescrits au Plan de transport de Montréal et qu'elle planifie de nouveaux tronçons afin de diminuer les conflits entre usagers qui sont liés à la surcharge du réseau.

R-14

CONSIDÉRANT la place accordée aux transports actifs et collectifs dans le Plan de transport de la Ville de Montréal ;

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal d'affirmer sa position de leader parmi les villes cyclables en Amérique du Nord ;

CONSIDÉRANT l'arrimage incontournable de l'aménagement urbain et du développement du réseau cyclable dans la création d'un milieu qui favorise les saines habitudes de vie;

Il est recommandé :

Que la Ville initie et participe à un comité de concertation impliquant les différents groupes d'usagers du réseau cyclable, les principaux acteurs et organismes reconnus ainsi que les villes liées afin de discuter les questions entourant l'utilisation du vélo comme mode de transport actif à Montréal;

et

Que ce comité fasse rapport, annuellement, tant au conseil municipal qu'au conseil d'agglomération, quant au suivi des recommandations de cette consultation publique ainsi que relativement à la situation globale concernant l'utilisation du vélo comme mode de transport actif à Montréal.

R-15

CONSIDÉRANT le nombre élevé de conflits entre les cyclistes et les autres usagers de la route aux intersections;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal porte une attention particulière à la sécurisation des intersections où le réseau cyclable est implanté.

Ces recommandations ont été adoptées à l'unanimité, en assemblée publique, le 14 mars 2012.