
Étude publique du portrait et des diagnostics du Plan de transport de Montréal

LES OBSERVATIONS DE VÉLO QUÉBEC



1^{er} septembre 2005

Introduction

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le portrait et les diagnostics du Plan de transport de Montréal. Implanté à Montréal depuis 38 ans (1967) et actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine montréalaise. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises. Que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île) et de l'expertise technique originale (aménagement cyclables, transport actif, environnement) que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable de la Ville de Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé, dans la foulée du Sommet de Montréal par l'implication de Vélo Québec à la planification du parachèvement de la Voie de ceinture de l'Île de Montréal et la réalisation du plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville*.

Avec l'élaboration d'un Plan de transport, nous sommes convaincus que la Ville de Montréal est à un tournant. Comme le stipule le document « Portrait et diagnostic » en page 5, il est vrai qu'un système de transport peut contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Mais il est vrai aussi que le transport génère des nuisances importantes qui touchent directement à la santé et à la qualité de vie des Montréalais. Bien que nous ne soyons pas encore à l'étape des moyens et des stratégies, le document indique certaines pistes qui peuvent sûrement contribuer à renverser ou minimalement à stopper la tendance actuelle du transport « nuisance ».

Dans les quelques pages qui suivent, notre propos porte sur certaines généralités du document « Portrait et diagnostic », sur les paramètres qui définissent la vision du Plan de transport et sur certains aspects plus précis qui touchent au vélo ou qui ont des impacts sur le transport actif d'une façon plus globale. Nous comprenons qu'un Plan d'action vélo plus détaillé est à venir et que nous aurons l'occasion de prendre part à son élaboration.

1- La vision : un énoncé audacieux

Il est évident que de vouloir réduire la dépendance à l'automobile dans une ville comme Montréal est un objectif que Vélo Québec soutient totalement. Le document « Portrait et diagnostic » réfère clairement à l'accroissement de la motorisation des ménages à Montréal ces dernières années. Plusieurs passages font également référence aux problèmes engendrés par l'accroissement de l'utilisation de l'automobile solo, autant au plan de la sécurité routière, de la quiétude de la ville que de la santé des Montréalais. Or, un tel objectif de diminution de la dépendance à l'automobile suppose évidemment une réforme dans les façons de penser et de planifier. Dans le Plan de transport, nous souhaitons que cette équation (diminution=réforme) puisse guider l'élaboration des différentes stratégies. Par exemple lorsque l'on constate les débordements de la circulation de transit sur les rues locales, il faudra, avant de « créer de nouveaux liens routiers » (page 28) faire le point sur les actions réalisées pour réduire l'utilisation de l'automobile solo, en collaboration avec les différents partenaires concernés.

De la même façon, le déploiement d'une nouvelle phase de voies réservées pour bus, taxis et éventuellement vélo¹, est primordial même s'il nécessite parfois un empiètement sur l'espace dévolu à l'auto. Dans la situation actuelle, les retards occasionnés aux autobus pris dans les bouchons de circulation, sans voies réservées, rendent non compétitives et inefficaces plusieurs lignes d'autobus.

Enfin, ce qui donne encore plus de force à l'énoncé de vision du Plan de transport, c'est qu'il se situe dans la logique du *Plan d'urbanisme* (novembre 2004) et du *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* (avril 2005), deux plans qui, en théorie, devraient contribuer à façonner un nouvel environnement à Montréal.

¹ L'utilisation des voies de bus élargies, comme en implante la RATP, à Paris, fait partie des concepts techniques inclus dans le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville déposé par Vélo Québec à la ville en avril 2005.

2- La question du stationnement

Le constat nous semble clair : « À Montréal, la faible tarification des stationnements et la prédominance du stationnement gratuit, en certains endroits, ne permettent pas d'exercer une pression sur l'utilisateur pour l'inciter à modifier son comportement et ainsi à réduire sa dépendance à l'automobile ». Nous comprenons, par ce constat, que toute la politique montréalaise sur le stationnement est à revoir puisqu'il nous apparaît essentiel que le développement résidentiel et le développement d'espaces à bureaux aillent dans le sens de la « vision » et dans le sens, donc, d'une diminution de la dépendance à l'automobile. Nous comprenons, par exemple, que l'augmentation du nombre d'espaces de stationnement intérieurs devrait être accompagnée d'une diminution des espaces en surface, créant ainsi des espaces disponibles pour le transport en commun (voies réservées) et pour les stationnements de vélos.

Le constat relatif aux places de stationnement vélo, par ailleurs, est juste. L'ajout de 1000 places (à partir de 2005), prévu dans le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville et le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise est un pas dans la bonne direction. Cependant, il nous apparaît essentiel qu'un monitoring de cette implantation soit assurée de façon à répondre aux besoins en rapide croissance. Aussi, de par l'espace qu'occupent les stationnements à vélos, autant sur rues que sur trottoirs, nous recommandons que ces équipements soient soumis à des normes d'esthétisme et qu'ils permettent un verrouillage sécuritaire qui n'endommage pas les vélos. Enfin, à l'étape de l'élaboration des stratégies du Plan de transport, il y aura lieu d'envisager une politique permettant de déployer un système de stationnements dans les quartiers résidentiels.

3- Les modes actifs : en faire une priorité de premier niveau

Quel que soit le type de déplacement, la marche est à la base de tous les déplacements. Comme on peut le lire dans « Portrait et diagnostic », quel que soit l'âge, elle constitue sur une base journalière l'un des maillons essentiels des déplacements » tous modes confondus. Dans plusieurs quartiers ou arrondissements, la marche permet d'atteindre en moins de quinze minutes plusieurs pôles d'activité sociale ou commerciale. Cependant, Montréal ne peut malheureusement se considérer un paradis pour piétons. Pour certains les piétons téméraires courent eux-même à leur perte. Pour d'autres, la géométrie déficiente des carrefours, la quasi absence de feux prioritaires et les entraves quotidiennes pour lesquelles aucune règle claire n'existe font que les piétons ne se sentent pas considérés comme des citoyens à part entière à Montréal. À l'exemple des villes de Toronto (2002) et de Kitchener (2005), la Ville de Montréal pourrait adopter une Charte des piétons dans laquelle elle reconnaîtrait les bénéfices de la marche et des transports actifs dans la création d'un environnement urbain de qualité. Cette plateforme placerait la Ville en mode proactif et ferait, chaque fois qu'on intervient sur le réseau routier (construction, réfection), qu'on se préoccupe de la condition des piétons. En intégrant la dimension du transport actif, cette charte pourrait évidemment s'étendre au vélo comme l'ont fait plusieurs villes françaises regroupées au sein du Club des villes cyclables de France.

En ce qui concerne les déplacements à vélo, le diagnostic est juste. En fait, Montréal ne dispose d'aucun plan vélo d'ensemble. Le plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville* doit servir d'exemple, mais pour une planification à l'échelle de toute la ville et en concertation avec les arrondissement.

Pour donner le ton à une nouvelle phase de développement de liens cyclables, on doit viser 2006 pour le parachèvement des deux premières phases² du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville*.

D'autres éléments devraient guider l'élaboration des stratégies et du Plan vélo :

- le remplacement graduel des voies saisonnières par des voies permanentes ;
- l'élaboration de plans de mobilité douce dans chaque arrondissement, incluant des orientations et des actions pour favoriser la marche et le vélo et permettre l'implantation de mesures de modération de la circulation ;
- l'élaboration d'une politique de gestion des entraves à la circulation des piétons et des cyclistes comme il en existe une pour la circulation automobile ;

Enfin, une table ou un lieu de concertation devrait être créé pour faciliter le maillage et des initiatives vélo (axes cyclables, stationnements, etc.) entre les différents arrondissements et l'administration centrale de la Ville.

4- Intermodalité dans le transport des personnes

Le document « Portrait et diagnostic » souligne que l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun est à parfaire. Nous croyons que c'est une combinaison qui existe, mais curieusement qui n'est pas connue. Nous sommes encore loin des immenses parcs-vélos des stations de train néerlandaises. Pour qu'elles fonctionnent, ces combinaisons doivent en quelque sorte être « enseignées ». Dans cette catégorie, parmi les expériences les plus inspirantes, citons le développement des stations Vélo'v à Lyon ou des maisons du vélo de Paris implantées par la société de transport parisienne, la RATP.

² La première phase du Plan comprend le parachèvement de l'axe Clark/Parc Jeanne Mance/centre-ville et la réalisation de l'axe Milton Prince-Arthur (Berri à Université). La deuxième phase est essentiellement constituée de l'axe Est-Ouest au centre-ville (axe de Maisonneuve).

Il est essentiel de mieux relier le réseau cyclable aux stations de train, de métro et terminus d'autobus et de prévoir des stationnements pour vélos à ces endroits. De plus, bien que l'accès aux vélos soit permis à l'intérieur du métro et de certaines lignes de train de banlieue en période hors pointe, nous considérons que toutes les lignes de train de banlieue, les autobus et les nouveaux équipements de transport devraient être pourvus d'infrastructures pour permettre l'accès des bicyclettes. Ceci, autant pour le matériel roulant qu'au niveau des quais des gares et stations de métro. Pour terminer, le Plan doit inévitablement prévoir un lien cyclable donnant accès à l'aéroport Montréal-Trudeau (Dorval). En effet, ce secteur est réellement déficient en matière d'accès cyclable et doit être mis en priorité puisque l'échangeur Dorval est emprunté pour passer du quartier résidentiel (au sud de l'autoroute 20) au secteur industriel de l'aéroport Montréal-Trudeau où travaillent plus de 9000 personnes et où se trouve la gare Dorval.

5- Qualité de vie

Ce chapitre est bien sûr directement lié à tout ce que nous avons abordé précédemment. Encore une fois ici, le diagnostic du Plan doit servir de prémisse à toute stratégie, surtout lorsque l'on avance que « ...la solution pour protéger la quiétude des quartiers résidentiels et pour améliorer la qualité de vie et la santé des Montréalais doit essentiellement passer par une réduction de la dépendance à l'automobile ». Le vélo et la marche font partie de la solution.

Conclusion

Le Plan de transport que Montréal s'apprête à se doter devrait conditionner les choix de planification pour les dix prochaines années. Si les bonnes stratégies sont mises de l'avant, ce plan pourrait contribuer à renverser la vapeur ou tout au moins à freiner la motorisation des ménages que nous connaissons depuis plusieurs années. Si on s'en tient à l'importance accordée à la réduction de la dépendance à l'automobile dans « Portrait et diagnostic », le sous-titre du futur plan des transport pourrait être « Priorité mobilité douce! ». La place que prennent les modes de transports actifs dans la vision du Plan de transport s'inscrit entièrement dans les grandes tendances en matière de réalisation de réseau de transport structurant.

Déjà, la mise en œuvre du plan d'accessibilité à vélo au centre-ville, montre la volonté de la Ville à favoriser les actions pour le transport actif et contribue à confirmer la place de Montréal à titre de ville cyclable par excellence du continent nord-américain.

À l'intérieur de cette intervention, nous avons émis différents commentaires sur le diagnostic sur le Plan de transport. Nous avons également formulé un certain nombre de recommandations que nous souhaiterions voir intégrer au Plan de transport et dans le cadre du Plan vélo qui l'accompagnera. En conclusion, rappelons-les :

- à l'exemple d'autres villes canadiennes, adoption d'une Charte des piétons/vélos ;
- que la réalisation du plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville* serve d'exemple à une planification vélo d'ensemble, sur tout le territoire et dans les arrondissement;
- remplacement graduel des voies saisonnières par des voies permanentes ;
- élaboration de plans de mobilité douce dans chaque arrondissement, incluant des orientations et des actions pour favoriser la marche et le vélo et permettre l'implantation de mesures de modération de la circulation ;
- élaboration, en collaboration avec les arrondissements des normes sur l'installation d'îlots de stationnements vélos;
- création d'une table de concertation ou d'harmonisation pour faciliter le maillage et des initiatives vélo entre les arrondissements et l'administration centrale ;
- révision de la politique sur le stationnement automobile ;
- élaboration d'une politique de gestion des entraves à la circulation des piétons et des cyclistes comme il en existe une pour la circulation automobile.