

VÉLO ET MOBILITÉ ACTIVE

DANS LE CONTEXTE DU PROJET
DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION
MONTRÉLAISE

PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET URBAIN



Vélo Québec

NOVEMBRE 2014

Avant-propos	3
Introduction	4
1- La culture vélo, un atout pour Montréal!	5
2- Trop peu pour le vélo, pour la mobilité active	6
3- Le vélo dans les grandes infrastructures de transport	8
4- En résumé, Vélo Québec propose...	10
Conclusion	11

AVANT-PROPOS

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Implantée à Montréal depuis 47 ans (1967), l'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur importants de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement à Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et la formation pratique qui y est associée, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo. Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain.

La mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. La démarche *À pied, à vélo, ville active!*, une initiative vise à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. Elle est mise en place par une mobilisation de la communauté scolaire et l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Enfin, Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'Île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

INTRODUCTION

Au cours des dernières années, nous avons eu l'occasion de faire valoir la place que devrait prendre le vélo et la mobilité active dans les différents outils de planification concernant l'aménagement et le développement de Montréal et de sa région :

SEPTEMBRE 2013

Vélo et mobilité active dans le contexte du Plan de développement de Montréal
Office de consultation publique de Montréal

NOVEMBRE 2012

À pied, à vélo, pour un Montréal en forme!
Montréal, physiquement active- Consultation publique de la
Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports

AVRIL 2012

Consultation publique sur le financement du transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal - Avril 2012

SEPTEMBRE 2011

Consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal

AOÛT 2007

Consultation publique sur le projet de *Plan de transport de Montréal*

AOÛT 2006

Étude publique du projet de *Charte du piéton de Montréal*

SEPTEMBRE 2005

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

JUIN 2004

Consultation publique sur la version préliminaire du *Plan d'urbanisme de Montréal*

Or, il est difficile de prendre part à la présente consultation sans formuler notre souhait le plus cher, c'est-à-dire que le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (SAD) tienne réellement compte des résultats de l'ensemble des consultations qui se sont déroulées ces dernières années à Montréal.

1. LA CULTURE VÉLO, UN ATOUT POUR MONTRÉAL!

Le vélo est partie intégrante du paysage montréalais. Le déploiement de voies cyclables, l'instauration de stationnements sur la place publique (rues commerciales, stations de transports publics, immeubles de bureaux, etc.), l'animation urbaine que génère le Festival Go vélo Montréal, l'avènement du BIXI, tout cela fait que le vélo est partout. C'est un peu sur cette base que Montréal s'est classée dans le peloton de tête des villes du monde les plus sympathiques au vélo et où la culture vélo prend racine. Que ce soit par l'agence Copenhaguenize ou plusieurs médias généralistes ou spécialisés : CNN, Bicycling Magazine, Momentum, Outside, etc. Assurément, le vélo est devenu une marque forte pour Montréal.

Si cela est facilement observable au simple coup d'oeil, *L'état du vélo au Québec – Zoom sur Montréal (2010)* le confirme, chiffres à l'appui. Plus de la moitié de la population adulte de l'île (52 %, soit 731 000 personnes, 900 000 incluant les enfants) fait du vélo, une hausse de 10 % par rapport à 2000 et à 2005 et 38 % de la population (6 à 74 ans) utilise le vélo au moins une fois par semaine.

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 et de Montréalaises. Le pourcentage d'adultes cyclistes qui choisissent ce mode de transport a connu une progression importante, passant de 25 % à 53 % entre 2000 et 2010. Bien que la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et rues paisibles, comme c'est le cas des quartiers centraux de Montréal. Cette part est de 2,2 % pour l'île de Montréal, avec un sommet à 9,7 % dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Tout cela fait que le vélo est devenu un trait de la culture montréalaise, probablement plus que dans toute autre ville ailleurs 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 réellement propre à Montréal.

2. TROP PEU POUR LE VÉLO, POUR LA MOBILITÉ ACTIVE

D'entrée de jeu, il est difficile de ne pas faire référence au formidable exercice de concertation et de recherche auquel a donné lieu l'élaboration du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). Le PMAD nous avait aussi habitués à des propos très bien documentés et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) doit en tenir compte.

Avec le projet de SAD, la vision stratégique est présentée comme une vision durable de l'aménagement et du développement du territoire qui prend forme par trois grandes orientations :

- Favoriser un cadre de vie de qualité;
- Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole;
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Il s'agit donc d'un bon départ. Au chapitre de l'aménagement du territoire et de la mobilité, on propose d'aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectifs et actifs. La volonté est là, mais le projet de SAD que nous avons entre les mains nous laisse un peu sur notre appétit. Il semble que nous en soyons encore loin d'un parti pris clair en faveur d'un aménagement qui repose sur la mobilité durable et d'une reconnaissance du vélo bien intégrée dans l'offre globale en mobilité.

Le projet de schéma souligne en introduction que celui-ci doit répondre aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui en définit le contenu obligatoire et facultatif. « En plus de cette obligation, le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* se doit d'être conforme aux propositions du PMAD, lui-même conforme aux orientations gouvernementales. Le PMAD propose un ensemble d'orientations regroupées sous les thèmes de l'aménagement, du transport et de l'environnement. Le plan métropolitain favorise la mise en forme de milieux de vie durables en priorisant l'urbanisation en périphérie des stations actuelles et projetées du réseau de transport collectif. Il vise aussi à développer le réseau de transport en commun métropolitain de façon à en augmenter l'achalandage.

À la lecture du projet de SAD, nous n'avons pas l'impression de voir ces différents éléments du PMAD intégrés. Il faudrait s'en assurer et s'assurer également de tenir compte de l'approche déjà présentée dans le Plan de développement de Montréal.

Permettons-nous de rappeler les grandes lignes de ce que nous avons fait valoir dans le cadre du PMAD et que nous réitérons ici dans le contexte de l'élaboration du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* :

FAVORISER LA MOBILITÉ À VÉLO

Avec la progression qu'a connue l'usage du vélo, l'arrivée du service de vélos en libre-service BIXI, nous nous éloignons de plus en plus de cette vision essentiellement récréative du vélo qui a dominé longtemps dans le milieu municipal. Au cours des dernières années, plusieurs municipalités du Québec se sont dotées de plans de mobilité active et nous ne sommes qu'au tout début de ce changement des façons de faire.

Dans l'agglomération de Montréal, des gains appréciables en faveur du vélo sont possibles au cours des prochaines années. Mais on doit, d'une part, poursuivre le développement des voies cyclables (et les investissements qui y sont associés) dans les secteurs où cela est déjà amorcé et, d'autre part, créer des environnements urbains plus favorables là où l'étalement fait des ravages, puisque le potentiel des déplacements actifs est directement relié à l'environnement et à l'organisation spatiale de la ville. À ce chapitre, le SAD doit s'appuyer sur les principes du *Plan de transport* et prévoir les budgets qui permettront la mise en œuvre des planifications annuelles de développement du réseau cyclable de Montréal.

STOPPER L'ÉTALEMENT URBAIN (DENSIFICATION DU TERRITOIRE)

La définition d'un périmètre d'urbanisation qui figure au PMAD est sûrement un élément sur lequel doit s'appuyer la vision stratégique du SAD. C'est par cette mesure que l'on peut envisager un développement urbain réellement durable du Grand Montréal.

Parler de densité à Montréal n'est pas un concept farfelu, puisque contrairement à plusieurs villes nord-américaines, le Grand Montréal constitue une forme urbaine relativement dense. 60 % de la population et des emplois sont concentrés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville. Plus de 90 % de la population est concentrée à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres. Aussi, selon *L'état du vélo au Québec en 2010*, plus du tiers des travailleurs de la région métropolitaine de recensement, habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. Mais si on souhaite changer les façons de créer le développement urbain et les façons de se déplacer, il faut aller évidemment plus loin.

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES DE TOD

Le vélo est formidable, mais nous l'avons toujours dit : pour qu'il puisse développer son plein potentiel, il faut le combiner au transport collectif. Ce cocktail transport est essentiel pour développer une offre concurrentielle à l'automobile solo. Nous croyons qu'il faut insister davantage sur le concept du TOD sur lequel s'appuie fortement le PMAD. L'idée d'orienter le développement urbain autour des stations de transport en commun (métro, trains, bus) est en fait le type de développement que l'on observe déjà dans les quartiers centraux les plus anciens. L'accès direct aux transports publics, les commerces de proximité et les courtes distances vers les services sont autant de facteurs qui favorisent la marche et le vélo.

Différents moyens sont possibles pour favoriser cette synergie entre le transport en commun et les modes actifs. Cheminement vers les gares, stationnement vélo, voies bus-vélo, transport des vélos à bord des bus, trains et métros et mise en marché conjointe. Tout cela va de soi avec des investissements qui permettront de maintenir et développer l'offre en transport collectif à l'échelle métropolitaine.

3. LE VÉLO DANS LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La vision du schéma privilégie la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. Il est essentiel que le SAD intègre davantage qu'il ne le fait actuellement toute la dimension vélo et mobilité active.

Le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire mentionne ceci : « C'est par le SAD qu'une autorité territoriale peut contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la protection de l'environnement par une meilleure harmonisation des usages sur le territoire ».

Par ailleurs, cet outil de planification permet de « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin, indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants, l'endroit où ils sont situés, les principales améliorations devant être apportées et les infrastructures et équipements dont la mise en place est projetée ainsi que l'endroit approximatif où ils seront implantés ».

Sur cette base, nous croyons que le Schéma d'aménagement et de développement doit absolument comporter les informations relatives aux infrastructures suivantes, existantes ou en planification :

- la Route verte;
- le plan directeur préliminaire de Réseau vélo métropolitain (CMM)
- la version la plus récente du Plan vélo de la ville (agglomération) émanant de la Direction des transports

1) LA ROUTE VERTE

La Route verte sur le territoire de l'agglomération montréalaise compte 98 km sur un total à terme estimé de 110 km. Le segment situé dans l'emprise du chemin de fer du Canadian Pacific (La Véloroute) est toujours au stade de planification et sera éventuellement intégré à la Route verte. Ce segment, que la Ville identifie comme un projet phare se doit de figurer au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal :

« À l'heure où les transports actifs sont de plus en plus prisés, cette infrastructure cyclable de première importance ravira les navetteurs qui misent sur des parcours plus sécuritaires, plus rapides et efficaces pour se rendre à destination. Longue de quelque 14 kilomètres, la Véloroute traversera l'Île de Montréal du nord au sud, reliant Laval à la piste cyclable Notre-Dame. Plusieurs voies cyclables de rabattement sont prévues, permettant aux cyclistes d'accéder à des stations de métro ainsi qu'à des gares de train. Aménagée le long de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, la Véloroute constitue à elle seule l'épine dorsale de ce vaste réseau. »

2) LE PROJET DE PLAN DIRECTEUR DE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN

Le développement d'un Réseau vélo métropolitain est un des 15 objectifs identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), et un des 4 objectifs en matière de transport (objectif 2.4). Cet objectif vise d'abord à favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, en développant un réseau cyclable à des fins de transport et de loisir. Il s'inscrit également en soutien de plusieurs autres objectifs du PMAD, notamment d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun (objectif 1.1) et mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques (objectif 3.5).

Le projet de plan directeur du Réseau vélo métropolitain a été élaboré à partir du tracé intégral de la Route verte et avec l'ajout des segments qui créent un lien avec les trois types de zones identifiées par le PMAD : les pôles d'emplois, les zones TOD et les ensembles récréotouristiques à valoriser. Il tient compte également de l'accès aux installations de nature métropolitaine. Il intègre également la Véloroute dont nous traitons précédemment. À terme, le Réseau vélo métropolitain comportera 854 km, dont 266 km sur le territoire de l'île de Montréal (soit 31 %). Cela inclut le parcours du tronçon Oka-Mont-Saint-Hilaire.

3) LE PLAN VÉLO DE LA VILLE DE MONTRÉAL / AGGLOMÉRATION

La planification 2014-2015 prévoyait des investissements de 10 M\$, incluant près de 75 projets seront réalisés pendant cette période. L'objectif principal du programme est de sécuriser les déplacements des cyclistes. Le programme prévoit ainsi une série de mesures en termes de raccordement du réseau, de sécurisation d'intersections, en plus du développement du réseau. Est-ce que l'objectif 2014-2015 sera atteint? Nous ne pouvons répondre à cette question pour l'instant. Une chose est certaine, ce plan annuel qui émane du Plan de transport (2008) nécessiterait assurément une mise à jour et une bonification.

4. EN RÉSUMÉ, VÉLO QUÉBEC PROPOSE...

Que le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (SAD) tienne réellement compte des résultats de l'ensemble des consultations qui se sont déroulées ces dernières années à Montréal et notamment du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD);

D'intégrer des valeurs prévues au PMAD, notamment en mettant un frein à l'étalement urbain et en favorisant le développement des zones de TOD (Transit Oriented Development);

Que le vélo, reconnu comme un trait culturel montréalais, soit considéré comme un atout réel dans cette planification et que le SAD intègre ainsi davantage qu'il ne le fait actuellement toute la dimension vélo et mobilité active;

Que le Schéma d'aménagement et de développement comporte absolument les informations relatives aux infrastructures existantes suivantes ou en planification :

- la Route verte
- le plan directeur préliminaire de Réseau vélo métropolitain (CMM)
- la version la plus récente du Plan vélo de la Ville (agglomération)

CONCLUSION

Parce que le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* doit être porteur d'une vision, on se doit d'être ambitieux et viser haut en termes de qualité de milieu de vie tant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants et les visiteurs. Il faut viser des objectifs élevés concernant notamment la réduction du taux de motorisation et l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs, une vraie densification des secteurs de type « banlieue » sur l'île et l'arrêt complet de développement de nouveaux quartiers qui n'offrirait pas le transport en commun à ses futurs résidents, de même qu'une meilleure gestion de l'offre de stationnement.

Enfin, 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 terme de cette consultation, il se sera dit beaucoup de choses : bien des préoccupations qui ont été exprimées ces dernières années par de nombreux organismes passionnés par Montréal. Si l'exercice conduisant à l'élaboration du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal permet de bien amalgamer l'ensemble des plans et des politiques adoptées au cours de dernières années et qu'il identifie des objectifs ambitieux, nous pourrions dire mission accomplie. C'est ce que nous souhaitons, passionnés que nous sommes pour cette ville qui a de grands atouts et qui mérite de figurer au palmarès des grandes villes du monde où il fait bon vivre.