

Consultation publique sur le partage des pistes cyclables de Montréal

26 Octobre 2011

La cohabitation entre les différents types d'utilisateurs qui réclament le droit d'utiliser le réseau cyclable de Montréal

Bref résumé et recommandations

Afin de favoriser l'utilisation des moyens de transport propres et de permettre à plusieurs types d'utilisateurs de partager le réseau cyclable

Je propose une solution qui tend vers:

- L'optimisation du nombre d'utilisateurs sur le réseau cyclable;
- Le resserrement des règles d'utilisation du réseau cyclable;
- Un partage plus sécuritaire et plus harmonieux pour les usagers du réseau.

Pour la sécurité des usagers:

- Une limite de vitesse à 20 km/h doit être appliquée sur le réseau cyclable.
- La distinction des types d'utilisateurs autorisés et non autorisés doit être mieux définie par réglementation.
- La Ville de Montréal doit agir en tant que gardien de la sécurité des usagers sur le réseau cyclable. La création de disposition suffisamment adéquate afin de faire respecter la réglementation doit être instaurée.

L'application des trois recommandations reste indispensable aux succès du partage du réseau cyclable.

Ces recommandations à la Commission sont fondées en fonction de:

- La pertinence de tous les éléments inclus dans cette étude expliquant clairement le problème de cohabitation entre les différents types d'utilisateurs.

Daniel Bibeau

Consultation publique sur le partage des pistes cyclables de Montréal

Daniel Bibeau
Daniel Bicycle
Importateur, détaillant
Véhicules électriques Montréal

26 Octobre 2011

Mémoire

Cette étude répond au questionnement de la commission et porte sur les problèmes de cohabitation entre les différents types d'utilisateurs qui réclament le droit d'utiliser le réseau cyclable de Montréal.

Le partage du réseau cyclable

Les considérations

En cause de la pertinence qu'ils apportent à la présente étude, la problématique déjà existante, la vitesse, le poids, la largeur des différents groupes d'utilisateurs, l'inefficacité d'un système de surveillance adéquat et la raison d'être du réseau cyclable seront considérés.

L'égoïsme des utilisateurs à l'égard du partage ne saurait être considéré pertinent.

Il n'est pas défini, s'il est question de piste cyclable spécifique problématique sur le réseau ou si le problème est présent partout sur le réseau. (Les témoignages définissent que les circuits à long corridor sans arrêt, semble plus problématique)

La problématique déjà existante

Depuis plusieurs années, la cohabitation problématique était déjà existante sur le réseau cyclable. En 2008, la Société du Parc Jean-Drapeau accueillait en nombre les cyclistes de performance (haute vitesse) et recensa plus de 27 accidents sur le circuit Gilles-Villeneuve.

Comme solution, en 2009, la Société du Parc Jean-Drapeau installa des chicanes et abaissa la limite de vitesse à 30 km/h, afin de ralentir la circulation sur le circuit. Cette solution eut pour effet de permettre aux utilisateurs de réagir plus adéquatement aux imprévus et permis à plusieurs types d'utilisateurs de partager le réseau de façon sécuritaire.

Bien que le circuit eût été sécurisé, cette solution efficace déporta en partie la problématique sur le réseau cyclable de la métropole. (Annexe A et B).

La vitesse variable entre les différents types d'utilisateurs

Bien que la Commission détienne certaines caractéristiques d'utilisateurs sur le réseau tels que le vélo, le patin à roues alignées, l'aide à la mobilité, le piéton, etc...

Il est essentiel que la Commission les définisse aussi selon leur type usuel tels que: le randonneur, le travailleur, le sportif d'entraînement et celui de la performance.

- Sportif vélo de performance** (très haute vitesse) Seul ou en groupe, le cycliste de performance soutien un rythme de vitesse très élevé dû à son désir de performer.
- Sportif entraînement** (cycliste, patineur et joggeur). Ce regroupement cherche à soutenir leur niveau cardiovasculaire. Le cycliste d'entraînement soutien un rythme de vitesse élevé, le patineur un rythme de vitesse moins élevé et le joggeur un rythme de vitesse moyen.
- Les travailleurs** (cycliste, patineur, scooter...). Ces utilisateurs profitent du réseau cyclable en tant que moyen de transport, leur rythme de vitesse demeure moyen et même parfois bas, en fonction de l'achalandage du réseau aux heures de pointe.
- Loisirs randonneurs** (cycliste, patineur, scooter, AMM, etc...). Ce groupe d'utilisateurs représente tous les groupes d'âge et ne sont pas adeptes de vitesse. On y retrouve la petite famille avec de jeunes enfants, des adolescents, des adultes ainsi que des retraités. Leur rythme de vitesse est généralement de moyen à bas.

La considération de la vitesse

Pour reprendre le porte-parole de Vélo Québec, Patrick Howe qui partage son avis. Publié le 08 juin 2009, Cyberpresse «*Les pistes cyclables ne sont pas conçues pour s'entraîner à vélo ou faire de la très grande vitesse*». (Annexe A)

La Commission doit tenir compte de l'aspect sécuritaire des usagers du réseau que la cohabitation est impossible entre la haute vitesse des sportifs et celle de la petite famille (présentement la limite de vitesse est de 50kl/h). Elle doit convenir que la vitesse est un facteur problématique de cohabitation entre les différents groupes d'utilisateurs.

Poids variable entre les différents types d'utilisateurs

Une grande différence de poids est observée entre les différents types d'utilisateurs, les plus lourds sont les aides à la mobilité motorisée, suivis des vélos électriques de type scooter, des vélos électriques et des vélos standards, les patins et les souliers de course complètent ce segment.

- Les aides à la mobilité motorisée** Bien qu'ils aient un poids se situant entre 200 et 350lbs, ils ont un système de freinage électromagnétique qui leur offre une distance de freinage sécuritaire en fonction de leur vitesse et de leurs poids.
- Les vélos électriques de type scooter** Bien qu'ils aient un poids se situant entre 160 et 230lbs, ceux-ci ont un système de freinage adéquat, à disque à l'huile ou à tambour en fonction de leur vitesse et de leur poids, ce qui leur donne une distance de freinage plus sécuritaire que celle d'un vélo traditionnel.

- Les vélos électriques et les vélos traditionnels** Bien qu'ils aient un poids se situant entre 30 et 100lbs, leur système de freinage est adéquat en basse vitesse et très rarement adéquat en haute vitesse. Leur distance de freinage est plus ou moins sécuritaire.
- Les patins** Leur poids est négligeable, leur distance de freinage est plus ou moins efficace. Leur distance de freinage est peu sécuritaire.
- Les souliers de course** Leurs poids et leur distance de freinage sont négligeables et ne peuvent être considérés comme un danger en fonction de ceux-ci.

La considération du poids

La vitesse et la distance de freinage des différents groupes d'utilisateurs restent les facteurs les plus représentatifs du danger relié au poids.

La Commission doit tenir compte de cet aspect et de convenir que la vitesse est un facteur problématique de cohabitation entre les différents groupes d'utilisateurs.

La largeur variable entre les différents types d'utilisateurs

Bien que la Commission dispose d'informations sur la largeur des groupes d'utilisateurs, j'apporte à celle-ci de nouvelles informations:

- La largeur des vélos traditionnels** (voir annexe C) La largeur d'une bicyclette est entre 24 et 28,5 po (exception 30 et 31 po).
- La largeur des vélos électriques de type scooter** (voir annexe D) Leur largeur se situe entre 23 et 26,5 po (exception 29 po).

La considération de la largeur

Une similarité de largeur entre les groupes d'utilisateur se constate. La largeur ne peut être considérée comme un facteur de danger. La commission doit convenir que le réseau actuel convient aux différents types d'utilisateurs.

Système de surveillance inadéquat

La Commission doit tenir compte de l'aspect sécuritaire du réseau et agir en tant que gardien de la sécurité des usagers sur le réseau. Sans système adéquat de surveillance, il est difficile de faire respecter le Code de la route aux nombreux usagers qui adoptent un comportement délinquant.

Dans une étude du Journal de Montréal publiée il y a quelques années, le lieutenant Louise Bonneau, de la section sécurité routière et circulation du SPVM, affirmait alors sans nuance, «*Les cyclistes sont les plus délinquants, les pires usagers du réseau routier. Un constat s'impose, c'est l'anarchie*», disait-elle. Et l'expérience démontre que cela n'a pas changé en 2011.

Malgré un bilan routier quelque peu positif de la part du (SPVM), il semble que les usagers oublient de se plier à certaines règles de base. Les usagers traversent au feu rouge, ne font pas leurs arrêts, roulent à contresens, roulent sur les trottoirs, ils portent des écouteurs et très peu d'usagers signalent leurs virages d'un geste de la main comme ils devraient le faire.

Finalement, beaucoup de Montréalais à vélo n'utilisent pas la piste cyclable, même lorsque celle-ci est disponible sur le chemin qu'ils empruntent. Plusieurs d'entre eux préfèrent plutôt zigzaguer entre les automobiles.

Considération du manque de système de surveillance adéquat

Le manque de système de surveillance adéquat ouvre la porte à la délinquance et est un facteur problématique à la cohabitation du réseau cyclable.

Les raisons d'être du réseau cyclable

Les pistes cyclables ont eu pour but d'offrir aux citoyens, seul ou en famille, la possibilité d'exercer des loisirs de façon sécuritaire, tels le vélo et le patin. Par la suite, l'agrandissement du réseau répondait à la demande de réduire l'impact du transport sur l'environnement.

Le droit d'utilisation du réseau cyclable doit tenir compte des utilisateurs qui respectent le but de loisir et qui répondent à la réduction de l'impact du transport sur l'environnement.

Conclusion

La Commission doit:

- Avoir une prise de conscience au fait que le problème de cohabitation n'est pas attribuable aux moyens de transport utilisé, mais plutôt à la vitesse et aux utilisateurs délinquants mal encadrés sur le réseau cyclable.
- Tenir compte de l'optimisation du nombre d'utilisateurs sur le réseau cyclable. La réglementation devrait permettre l'utilisation du réseau cyclable pas seulement au cycliste et patineur, mais aussi aux groupes d'utilisateurs tel les AMM, les vélos électriques incluant ceux de type scooter, pour la raison qu'ils respectent les buts visés du réseau cyclable.
- Agir en tant que gardien de la sécurité sur le réseau cyclable par le resserrement de la réglementation.
- Promouvoir des solutions qui s'accordent au problème de l'impact en transport sur l'environnement.

La nouvelle réglementation

La limite de vitesse

Afin de sécuriser le réseau et de le rendre plus harmonieux, la Commission doit resserrer la réglementation visant une limite de vitesse à 20 km/h sur le réseau cyclable. Cette limite de vitesse aura pour effet de permettre aux utilisateurs de réagir adéquatement aux imprévus (considérant qu'une tolérance de 30km/h sera sûrement appliquée).

Les autorisés et non-autorisés

La Commission doit tenir compte des différents groupes d'utilisateurs tout en leur attribuant leurs raisons d'utilisation.

- Dû à son rythme de vitesse trop bas, le piéton et le fauteuil roulant non-motorisé doivent être exclus du réseau cyclable. Ils ont accès aux trottoirs, aux sentiers pédestres dans les parcs et le long des rives.
- Tous les autres types d'utilisateurs qui respectent le but de loisir et qui répondent à la réduction de l'impact du transport sur l'environnement doivent pouvoir utiliser le réseau cyclable.

Daniel Bibeau

Cyberpresse inc.

Publié le 08 juin 2009 à 06h30 | Mis à jour le 08 juin 2009 à 06h32

Tensions en vue sur les pistes cyclables

Chassés du circuit Gilles-Villeneuve, les cyclistes qui aiment pédaler à toute vitesse risquent fort de se rabattre sur le bitume des autres pistes cyclables de la métropole pour leurs entraînements. Tensions en vue avec les sportifs lambda qui préfèrent la promenade à la course.

Marie-Lyne Séguin déteste qu'un cycliste lui colle à la roue arrière et lui fasse sentir qu'elle roule trop lentement. Ou pire, la dépasse de très près à vive allure. *«Ça m'énerve et c'est dangereux. Je ne fais pas du vélo pour faire de la compétition, mais pour me relaxer»*, explique la jeune femme rencontrée sur la piste du parc Maisonneuve.

Le porte-parole de Vélo Québec, Patrick Howe, partage son avis. *«Les pistes cyclables ne sont pas conçues pour s'entraîner à vélo ou faire de la très grande vitesse»*, dit-il. D'où sa colère devant la décision de la Société du parc Jean-Drapeau d'installer des chicanes sur le circuit Gilles-Villeneuve pour ralentir les cyclistes. Privés de leur lieu de prédilection pour s'entraîner, des mordus de vitesse pourraient envahir les pistes récréatives, où ils ne sont pas les bienvenus. *«Si vous mettez un barrage sur un cours d'eau, l'eau va déborder. C'est la même chose pour les cyclosportifs. Ils vont continuer de s'entraîner, mais ailleurs.»*

«Il faut qu'ils aient leur circuit à eux, sinon, il y aura davantage d'accidents», craint Boubba Dadou, sa fillette de 19 mois assise à l'arrière de sa bécane.

«Je préfère sincèrement les voir dans un seul endroit que de les retrouver partout où ils ne respectent rien», affirme Martin Brisson dans une lettre d'opinion envoyée à la Société du parc Jean-Drapeau.

La vitesse dans certaines pistes cyclables, dont celle du canal de Lachine, est officiellement limitée à 20 km/h. *«Mais franchement, comment peut-on penser faire respecter ce règlement? demande Julie Beaulieu. D'ailleurs, souvent, ce ne sont pas les cyclistes qui vont trop vite qui sont dangereux, mais ceux qui s'arrêtent et changent de direction sans prévenir, dit cette cycliste. D'où, justement, l'importance d'avoir des voies séparées.»*

La décision de la Société du parc Jean-Drapeau, qui a suscité beaucoup de réactions chez les cyclistes de tout acabit, sera à l'ordre du jour de la prochaine rencontre du responsable du Plan de transport de la Ville de Montréal, André Lavallée, avec les responsables de la Société du parc Jean-Drapeau. *«Il y a un problème de cohabitation et il y a peut-être des solutions»*, a-t-il affirmé hier.

Cyberpresse inc.

Publié le 06 juin 2009 à 05h00 | Mis à jour le 06 juin 2009 à 10h36

Limite de vitesse... pour les vélos

Les cyclistes amateurs de vitesse ne sont plus les bienvenus sur le circuit Gilles-Villeneuve, le seul endroit à Montréal où ils pouvaient rouler à une cadence digne du Tour de France. La Société du parc Jean-Drapeau installera bientôt des chicanes sur l'asphalte pour forcer les cyclistes à ralentir. La raison : le nombre d'accidents y est trop élevé.

Dès la semaine prochaine, seuls les cyclistes qui roulent lentement, les patineurs à roues alignées et les joggeurs pourront emprunter le célèbre parcours, théâtre du Grand Prix de Formule 1 et de la course NASCAR. Ceux qui souhaitent rouler vite, ou en peloton, seront redirigés vers la piste qui entoure le bassin olympique.

La décision fait rager les amateurs de vélo de performance. Ils s'entraînent sur le circuit depuis plusieurs années, car c'est le seul endroit dans la métropole où ils peuvent atteindre et maintenir des pointes de vitesse sans risquer des collisions avec les voitures et les piétons.

«Il y a les courbes et les pentes qui nous permettent de nous entraîner, de changer le rythme, explique Martin Roy, un mordu qui pédale sur le site plusieurs fois par semaine. Et la largeur est idéale si on veut rouler en groupe.»

Les voitures et les camions circulent dans un corridor qui couvre le tiers de la largeur du circuit. Les cyclistes et les patineurs occupent le reste de l'espace. Cette division restera la même, mais on installera une série de dispositifs pour obliger les utilisateurs à ralentir à certains endroits. Il sera donc impossible pour les cyclistes de maintenir une vitesse de pointe sur les 4,3 km de la piste.

«On trouve que c'est très triste de perdre cet endroit», déplore Yanick Gamelin, membre du club Vélo Épic.

Comme plusieurs de ses amis, ce cycliste a écrit à la Société du parc Jean-Drapeau, espérant la convaincre de revenir sur sa décision. Car la piste qui contourne le bassin olympique est un rectangle long de cinq kilomètres, un parcours bien banal comparé aux pentes et aux courbes du circuit Gilles-Villeneuve.

Vingt-sept accidents

L'administration rétorque que le circuit est devenu dangereux. Elle y a recensé 27 accidents liés à la pratique du vélo en 2008. Et en une semaine, à la fin du mois de mai, trois cyclistes ont été impliqués dans des collisions, souligne la porte-parole Nathalie Lessard.

«On peut penser qu'il y a des centaines de milliers de personnes qui utilisent le circuit pour faire de la marche, du jogging, du patin ou du vélo, dit-elle. Quand on considère le nombre de cyclistes qui pratiquent le vélo de performance, il y en a à peu près 300. On doit assurer la sécurité de la majorité de nos utilisateurs.»

Plusieurs personnes rencontrées sur place ont d'ailleurs confirmé que les cyclistes de route ne font pas toujours bon ménage avec les patineurs à roues alignées et les piétons.

Lucie Benoît ne s'est jamais sentie menacée, mais cette patineuse a été frôlée à maintes reprises par des pelotons de sept ou huit cyclistes filant à vive allure. Il aurait suffi d'une fausse manoeuvre, soit de sa part, soit de la leur, pour qu'une collision survienne.

Dimensions

Bicyclettes Standard

Non-électriques

Ces dimensions excèdent celles détenues par la Commission

La largeur des bicyclettes varie selon les différents modèles

La largeur d'une bicyclette entre 24 et 28,5 po

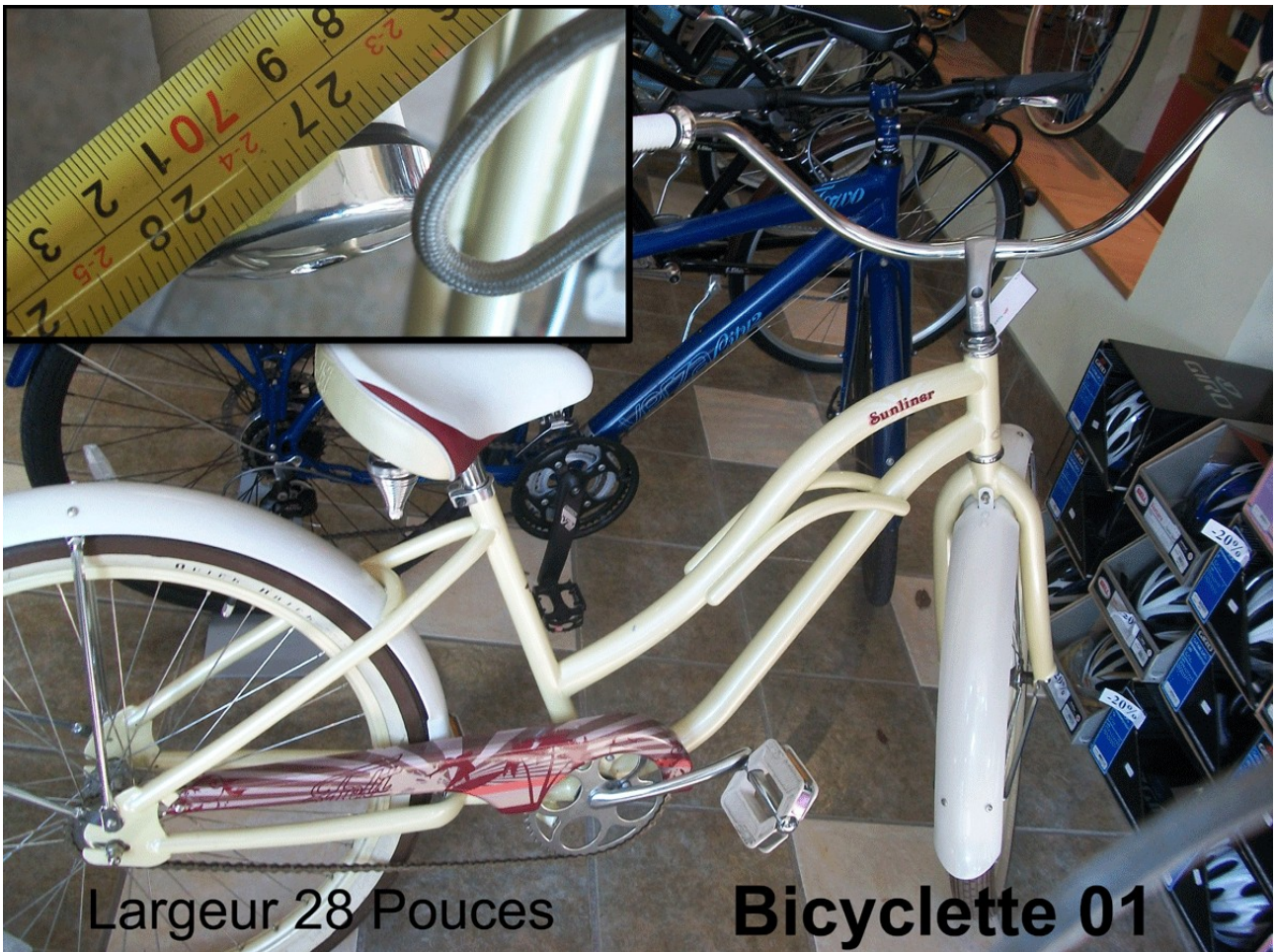
La largeur d'un tricycle est de 30 pouces

La largeur d'une remorque pour bicyclette est de 31 pouces

Photos ci-jointes

Bicyclette BMX

Largeur 26 Pouces



Largeur 28 Pouces

Bicyclette 01





Bicyclette 04



Bicyclette 05

Remorque



Largeur 31 Pouces

Dimensions et poids

Vélo électrique de type scooter

Ces spécifications ne sont pas détenues par la Commission
(Elles incluent de la plus petite à la plus grande)

La largeur de ces véhicules varie selon les différents modèles

Leur largeur se situe entre 23 et 26,5 po

Seul le modèle Mustang est exceptionnel 29 po
(Seulement 12 véhicules en circulation à Montréal)

(Le modèle Mustang devrait être considéré comme une exception tout comme un tricycle standard non électrique 30 pouces ainsi que la remorque pour bicyclette 31 po)

Le système de freinage est en fonction du poids de ces derniers et offre une meilleure performance que celui d'une bicyclette
(La distance de freinage est moindre)

Photos ci-jointes







Largeur 26.5 Pouces
Poids 210 lbs

Navigateur



Mustang (Exceptionnel)

Largeur 29 Pouces
Poids 223 lbs

Informations supplémentaires

Le vélo électrique de type scooter

Le vélo de type scooter est un moyen de transport propre et silencieux et reste peu connu, la Commission détient très peu d'informations à son sujet. Il est donc de mise d'identifier sa clientèle et sa qualité environnementale.

La clientèle

Deux segments principaux caractérisent la clientèle, l'âge étant le facteur prédominant de la perte d'autonomie, il devient le point de repère principal qui les différencie. Un segment de clients âgés de 45 à 85 ans représente 90% du marché alors qu'un autre segment de clients âgés de 20 à 44 ans représente l'autre 10% du marché.

15% de la clientèle sont travailleurs, constitués d'hommes et de femmes ce segment est constitué du groupe d'âge de 20 à 60 ans qui en majorité n'a pas de perte d'autonomie, il s'agit de gens qui ont besoin d'un mode de transport abordable, fiable ou écologique.

85% de la clientèle sont retraités, constitués d'hommes en majorité qui recherchent un moyen de transport abordable et fiable afin d'augmenter leur autonomie et qualité de vie sociale.

Historique

La tendance verte influence toutes les sphères de l'économie. Il existe une prise de conscience sur l'importance d'apporter des solutions au problème de l'impact en transport sur l'environnement.

Les véhicules à assistance électrique inférieurs à 500 watts sont beaucoup plus répandus en Suisse, en Allemagne et en Hollande en raison de réglementations favorables. Une réglementation favorable Canadienne existe depuis 2006. La préservation de la planète et le développement durable sont des notions de plus en plus présentes dans la société. La conjoncture sociale favorise le marché des véhicules à assistance électrique à Montréal et dans les régions. Une population vieillissante en perte d'autonomie et le besoin de réduire l'impact en transport sur l'environnement imprègne de plus en plus les modes de consommation. Le marché de ces derniers se retrouve donc en pleine expansion.

Aspect légal

Ce secteur d'activités est réglementé au processus de contrôle douanier de l'Agence des services frontaliers du Canada et doit répondre aux exigences de Transports Canada, selon le règlement des véhicules automobiles, article 2.1. ainsi qu'au L.R.Q. chapitre C-24.2.