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

Mémoire de Pasquale Lo Mascolo

Présenté à la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal

Le 23 novembre 2011

Ce mémoire présente mes constatations en tant que « nouveau cycliste » montréalais ainsi que mes recommandations qui, je l'espère, seront retenues par cette Commission afin d'améliorer le réseau cyclable de Montréal et de permettre un meilleur partage de ce dernier.

Résident du quartier Saint-Michel, je pratique le vélo-boulot à Montréal depuis maintenant trois saisons. Je parcours environ 16 kilomètres par jour pour me rendre à mon lieu de travail situé dans le Quartier des spectacles.

D'abord, le principal incitatif m'ayant encouragé à adopter le vélo-boulot est sans doute l'amélioration notable des infrastructures cyclables à Montréal. Je me réfère autant aux nouvelles pistes et bandes cyclables aménagées un peu partout sur l'île de Montréal qu'au lancement de BIXI, ce moyen de transport actif, spontané, écologique, économique et si pratique.

Je me dois de féliciter le personnel de la Ville de Montréal, autant ses élus que ses employés, lesquels ont vraisemblablement une vision de mobilité durable de notre métropole. Il y a certes beaucoup de pression provenant des nombreux élus, des arrondissements et des citoyens en faveur du développement des liens cyclables. C'est tout un défi pour une administration qui souhaite créer une ville cyclable avec un maigre budget annuel de 10 millions de dollars.

C'est avec enthousiasme que je constate que cette Commission tentera de résoudre un problème préoccupant d'une ville qui se veut de plus en plus verte : la saturation du réseau cyclable montréalais. Les records de popularité du transport actif atteints ces dernières années et la difficulté de la Ville de Montréal à construire des aménagements au moment opportun pour suffire à la demande sont les principaux coupables de cet engorgement du réseau.

J'estime par ailleurs qu'il n'y a pas réellement de problème de cohabitation entre la majorité des différents utilisateurs du réseau cyclable. Cette problématique peu accablante serait plutôt alimentée par une mauvaise perception, une mauvaise communication entre les utilisateurs du réseau cyclable et un manque d'infrastructures. Afin de régler ledit malentendu, la Ville et ses citoyens doivent avant tout cesser de percevoir *uniquement* le vélo comme un sport ou une activité dominicale et réaliser qu'il se conçoit davantage comme un mode de transport qui peut aider la Ville à désengorger ses réseaux de transports en commun et ses routes.

Ci-dessous, une liste de huit recommandations, divisée en trois sections (infrastructures, sensibilisation et réglementation), est exposée pour améliorer le partage du réseau cyclable et mieux planifier son développement afin d'y accueillir plusieurs types d'utilisateurs.

Recommandations

A. Infrastructures

1. Améliorer les voies cyclables existantes avant de prolonger le réseau

D'abord, il importe de mettre l'accent sur la mise à jour des infrastructures existantes *avant* d'entreprendre la construction de nouvelles voies. Conséquemment, il faudrait consolider et améliorer le réseau dans les quartiers centraux de Montréal avant de prolonger à la pièce partout sur l'île de Montréal. Rouler sur quelques kilomètres de bandes ou de pistes cyclables dans l'est et l'ouest de l'île est légitime et souhaitable, mais si ces tronçons sont isolés et ne rejoignent pas le réseau au centre de Montréal, peu de gens désireront les emprunter. Prolonger ici et là est peu productif et peu rentable.

2. Aménager davantage de liens cyclables dans les axes déjà saturés

Ensuite, il faudrait créer davantage de liens cyclables, parallèles aux axes existants et souvent saturés. Précisément, je pense à l'énorme déficit de liens cyclables qui existe dans l'axe nord-sud entre la montagne et la piste de Brébeuf. La bande cyclable Saint-Urbain est certes très populaire, mais il n'existe aucun aménagement pour permettre aux cyclistes de rouler vers le nord du centre-ville. Évidemment, les grands axes comme le boulevard Saint-Laurent ne sont pas recommandés pour des cyclistes non-expérimenté, ni des familles.

3. Favoriser plusieurs types de voies cyclables, pourvu qu'ils soient plus larges

La Ville doit continuer de privilégier plusieurs types d'aménagements cyclables, en choisissant le type qui convient le plus à une rue, après analyse des besoins des utilisateurs futurs de cet axe. Il faut éviter que la Ville décide de privilégier un seul type d'aménagement pour des raisons économiques ou politiques sur l'ensemble de son réseau. Si la bande cyclable est préférable pour le cycliste qui se rend seul au travail, la piste cyclable en site propre, elle, répond davantage au besoin de ce même cycliste lorsqu'il se déplace moins rapidement ou lorsqu'il se balade en famille.

En ce qui concerne les pistes cyclables en site propre, il faudrait peut-être songer à créer des pistes unidirectionnelles sans stationnement le long de la bande de béton pour que les automobilistes et les cyclistes puissent se voir.

B. Sensibilisation

4. Tenir une consultation plus large sur le partage de la route

Force est de constater que les nombreux utilisateurs du réseau cyclable s'entendent relativement bien. Une meilleure cohabitation est, bien sûr, souhaitée et cette Commission fera certainement des recommandations en ce sens. Cependant, le vrai défi auquel la Ville devra, tôt ou tard, s'attarder est le partage de la route dans son intégralité. La cohabitation entre tous les utilisateurs du réseau cyclable est souvent difficile dans les rues puisque plusieurs automobilistes prennent ces dernières comme un droit acquis. La Ville devrait revoir, au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, voire au gouvernement du Québec, comment une meilleure utilisation de l'espace public peut se dessiner. Si nous voulons une ville moins dépendante de l'automobile, il faut nécessairement donner davantage d'espace aux modes de transports actifs.

5. Produire un Guide du cycliste et un Guide pour un meilleur partage de la route

La Ville gagnerait certainement à se munir d'un « Guide du cycliste » – un peu comme le font BIXI et Vélo-Québec – ou, idéalement, d'un « **Guide** du partage de la route », et non seulement du réseau cyclable. Je comprends que les compétences en matière de gestion de la route sont majoritairement entre les mains du gouvernement du Québec et de la SAAQ, mais l'idéal serait un « **Code** du partage de la route », une suggestion à laquelle je tiens que je sou mets grâce aux conseils d'un ami du réseau social Twitter. Il s'avère difficile pour un cycliste de critiquer d'autres utilisateurs du réseau cyclable lorsque plusieurs d'entre eux n'adoptent même pas les rudiments de la courtoisie : signaler ses intentions, s'arrêter aux feux rouges, ne pas porter d'écouteurs, etc.

À l'instar de BIXI lors d'un abonnement au service de vélo en libre-service, la Ville devrait rendre disponible un Guide du cycliste pour expliquer comment être courtois et sécuritaire à vélo. Parmi les éléments de ce guide, on y trouverait : comment signaler son intention d'arrêter ou de tourner, l'éclairage la nuit pour une meilleure visibilité auprès des autres utilisateurs de la route, l'interdiction de porter des écouteurs et d'utiliser son téléphone cellulaire pour ne pas être distrait, etc. Ce guide pourrait être très court et figurer sur les panneaux d'affichage des stations BIXI, être disponible sur le site Web de la Ville et être distribué lors d'événement cyclistes, ou, idéalement, à tous les foyers de l'Île de Montréal.

6. Une campagne publicitaire

Une campagne publicitaire permettant de sensibiliser cyclistes, piétons, automobilistes et autres utilisateurs du réseau routier serait la bienvenue. La récente campagne publicitaire de la SAAQ ¹ sur le partage de la route est un très bon exemple à suivre.

¹ Campagne 2011 - La courtoisie, ça commence par le respect du Code de la sécurité routière

C. Réglementation

7. Vers une meilleure réglementation des voies cyclables

Je crois que ce serait une erreur de proclamer que les pistes cyclables sont à l'usage exclusif des cyclistes, au détriment des personnes à mobilité réduite. Une définition claire des usagers pouvant utiliser le réseau cyclable profiterait à tous. Cette réglementation comprendrait des aspects de sécurité, tels que l'éclairage la nuit, la signalisation et l'interdiction de porter des écouteurs, ainsi que des aspects de courtoisie, tels que des règles claires quant à la priorité de passage, le dépassement par la gauche comme en automobile, etc.

8. Bémol sur les scooters électriques

J'ai une réserve quant aux scooters électriques. Ils ne sont pas des vélos, ni des motos et tombent dans un flou juridique. Ce sont, en quelque sorte, des motos à basses vitesses qui ont l'avantage de ne pas polluer lorsqu'ils voyagent. Compte tenu du fait qu'il est rare de voir une personne sur un scooter roulant à moins de 20 km/h, la Ville devrait recommander au gouvernement du Québec de circonscrire l'usage de ces véhicules. Cela impliquerait la révision des lois en vigueur, ce qui permettrait de sécuriser les pistes cyclables en précisant les limites de vitesse et de ralentir le trafic routier pour s'adapter à la circulation des scooters électriques.

Pour conclure...

La Ville s'est visiblement engagée dans la bonne voie, mais elle a beaucoup de travail devant elle pour devenir une véritable ville cyclable.

Un dernier encouragement pour continuer sur cette lancée cycliste : cette année, le site Internet Copenhagenize² a classé Montréal la huitième ville la plus cyclable au monde. Tout un exploit pour une ville nord-américaine si dominée par l'automobile!

² The Copenhagenize Index of Bicycle-Friendly Cities 2011 : <http://copenhagenize.eu/index/index.html>