

# Mémoire sur le partage du réseau cyclable

Soumis à la Commission transport et travaux publics  
23 novembre 2011

**Montréal** 

Cabinet de la chef de l'Opposition officielle



## Table des matières

Mandat de la commission .....	3
Mise en contexte .....	3
La zone de rencontres .....	5
Les voies réservées mixtes .....	6
Une charte cyclable .....	8
Conclusion .....	9

# Mémoire sur le partage du réseau cyclable Vision Montréal

## Mandat de la commission

Le mandat de la commission est d'étudier la problématique de la compatibilité entre les différents types de déplacements sur les voies du réseau cyclable montréalais, et ce afin de donner suite à une demande citoyenne. La question posée aux Montréalais est la suivante : avec qui et comment partager le réseau cyclable Montréalais ?

## Mise en contexte

Au cours des dernières années, les Montréalais ont confirmé leur volonté de se déplacer à travers ses quartiers autrement que par l'automobile. L'utilisation du transport collectif est en hausse tout comme les déplacements actifs. Comme l'indique le bilan 2010 de la mise en œuvre du Plan de transport, de plus en plus de Montréalais se déplacent à pied et particulièrement en vélo :

*L'Enquête Origine-Destination 2008 montre une augmentation de 11,5 % des déplacements actifs dans l'île de Montréal, entre 2003 et 2008. Après des décennies de déclin, la marche est revenue avec une augmentation de près de 10 %, tandis que le vélo a repris 30 % en cinq ans (Bilan 2010 – Mise en œuvre du Plan de transport, p.7).*

Nous ne pouvons que nous réjouir de cet engouement pour les déplacements actifs, particulièrement celui du vélo, qui nous concerne dans le cadre de cette consultation, tant pour des gains obtenus en termes de réduction de gaz à effet de serre, des effets bénéfiques sur la santé que pour un mode de développement urbain plus convivial que cela engendre. Cependant, cet attrait s'est aussi traduit par un réseau cyclable montréalais surchargé, particulièrement sur les grands axes des quartiers centraux. De plus en plus de cyclistes emploient le réseau en compagnie d'autres usagers (piétons, amateurs du patin à roues alignées et de planche à roulettes, véhicules électriques pour personnes à mobilité réduite, vélo électrique de type scooter, vélo électriques, etc.). Les statistiques d'utilisation et mesures le confirment. Comme l'indique une fois de plus le bilan 2010 de la mise en œuvre du Plan de transport « des comptages ont permis de déterminer que les pistes cyclables de la rue Berri et du boulevard de Maisonneuve sont les plus fréquentées en Amérique du Nord » (*Bilan 2010 – Mise en œuvre du Plan de transport, p.7*).

Le réseau est toujours en développement pour tenter de pallier aux besoins, mais son expansion n'arrive pas à suivre celui des usagers. En effet, le rythme d'expansion du réseau est en deçà des objectifs fixés par la Ville : 25 km de nouvelles pistes se sont ajoutés l'an dernier, alors qu'on en avait promis 55 km. Et la Ville souhaite doubler son réseau d'ici 2015, alors que des retards se sont accumulés et que les budgets alloués à son expansion sont limités.

La saturation du réseau est une source de frustration pour les usagers. Force est de constater que plus le nombre d'usagers est important, plus les défis de la cohabitation sont nombreux ; défis qui sont à la fois entre cyclistes, entre cyclistes et autres usagers, entre vélos et autres modes de transports sur roues. C'est notamment en raison de cette problématique de surcharge que nous sommes aujourd'hui à débattre de la question du type d'usagers devant avoir droit d'accès au réseau cyclable montréalais. Il est donc impératif d'observer la question du partage de la voie cyclable d'un point de vue pragmatique en analysant aussi des pistes de solution externe au réseau actuel afin de résoudre la problématique de cohabitation dans le réseau existant.

En outre, le modèle de « cycliste unique » n'existe plus : il y a dorénavant une pluralité de cyclistes, ce qui nécessite une pluralité de possibilités tant les sur les axes de déplacement que sur les offres alternatives sur un même axe.

La cohabitation entre usagers cause-t-elle un problème ? Nous sommes en droit de se poser cette question. Il nous apparaît que les données actuelles sur les accidents de tous genres sur le réseau cyclable sont partielles. En effet, ni la Direction du transport actif ni le SPVM disposent d'un portrait – et des méthodes de collectes de données- qui permettrait d'identifier les endroits à risques, les facteurs d'accidents, l'ampleur et la fréquence des incidents liés à la cohabitation sur le réseau cyclable notamment.

Il est toutefois clair que la cohabitation entre les véhicules et les cyclistes comportent des défis majeurs, et fait en sorte que la cohabitation se pose également sous l'angle des réseaux routiers et cyclables. L'expansion du réseau est l'une des conditions sine qua non pour favoriser une cohabitation harmonieuse et sécuritaire. Considérant le contexte budgétaire actuel et de l'expansion du réseau cyclable qui n'arrive pas à suivre l'accroissement de l'achalandage, il est du devoir du décideur public d'explorer de nouvelles avenues afin de garantir une cohabitation harmonieuse des usagers, mais aussi de favoriser le développement de quartiers plus conviviaux pour ses habitants en misant davantage sur le transport actif et collectif.

C'est pourquoi Vision Montréal s'est inspiré d'innovations mises en place dans d'autres villes qui pourront servir de source d'inspiration pour améliorer notre réseau cyclable et favoriser les déplacements sécuritaires de tous les usagers des pistes cyclables. Trois innovations seront présentées :

1. La zone de rencontres
2. Les voies réservées mixtes
3. Une charte cyclable

## La zone de rencontre : des rues locales

Plusieurs villes en Europe, principalement en Belgique, en France et en Suisse ont mis en place un nouveau type d'aménagement urbain qui permet aux différents usagers du réseau viaire, autant les piétons, les personnes à mobilités réduites, les cyclistes, les automobiles que les véhicules du transport collectif, de cohabiter de manière harmonieuse et sécuritaire, évitant les conflits d'usage de l'espace public. Ce type d'aménagement de l'espace public est appelé la zone de rencontres.

Dans ces zones clairement identifiées, les piétons, cyclistes et autres usagers peuvent y circuler librement au milieu de la chaussée avec les véhicules motorisés. Un grand principe permet de gérer les conflits entre les différents usagers des zones de rencontres : la priorité est donnée à l'usager le plus vulnérable :

*Le terme «rencontre» souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables (CERTU, La zone de rencontre, septembre 2008).*

En plus du principe de la priorité au plus vulnérable, trois règles régissent la plupart des zones de rencontres dans les villes européennes :

- La priorité aux piétons;
- La limitation de la vitesse des véhicules à 20 km/h;
- Le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.

La limite de vitesse étant faible, la zone de rencontre favorise la convivialité et la courtoisie. En cas de nécessité, la faible vélocité permet des arrêts rapides des véhicules. Ainsi, la priorité est accordée aux piétons devant les cyclistes et les véhicules motorisés, tandis que les cyclistes ont la priorité devant les véhicules motorisés. Cependant, ni les piétons ni les cyclistes ne doivent délibérément gêner la circulation des véhicules ni s'immobiliser dans la voie de zone rencontre :

**Zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes (CERTU, Les schémas cyclables, août 2009).

Une signalisation claire permet aux usagers d'identifier les zones de rencontre où l'ordre de priorité des différents usagers est en avant-plan, comme en fait foi le panneau ci-contre.



Source : CERTU

Des aménagements particuliers permettent aussi aux usagers d'identifier les zones de rencontres et incitent les automobilistes à ralentir, notamment en traçant des marquages, en implantant des « coussins, plateaux, ralentisseurs, carrefours surélevés, rétrécissement de la bande de roulement, chicanes, changements de perspectives ».



Source : CERTU



Source : CERTU

Ce type d'aménagement permettrait une expansion rapide des voies cyclables puisque plusieurs rues pourraient les accueillir et que le vélo y exerce une place prépondérante compte tenu de son droit de priorité par rapport aux voitures et qu'il est autorisé à circuler dans les deux sens. Et considérant la problématique du partage posée par la commission, les zones de rencontre y répondent adéquatement puisque tous les usagers du réseau viaire pourraient en profiter dans un cadre règlementaire des déplacements bien défini.

De plus, les zones de partage permettent un rééquilibrage des différents modes de transport considérant la place prépondérante qu'exerce l'automobile dans les aménagements urbains en Amérique du Nord par rapport aux autres modes de déplacement. Les citoyens recherchent de plus en plus une expérience urbaine conviviale qui favorise les déplacements actifs. Ainsi, non seulement ce type d'aménagement pourrait permettre une expansion rapide du réseau cyclable montréalais, mais aussi contribuer à freiner l'exode vers les banlieues en créant des quartiers davantage attrayants et sécuritaires.

## **Les voies réservées mixtes**

D'autres 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.

De prime abord cela peut sembler une option téméraire. Pourtant, elle présente de nombreux avantages. Dans une voie réservée, les cyclistes ont davantage d'espace pour manœuvrer sur les lignes d'autobus qui circulent à des fréquences relativement espacées, par exemple à toutes les 10 minutes, alors que sur les voies publiques normales, le débit automobile est plutôt constant. La vitesse des autobus présente de plus peu de variations, contrairement aux

automobiles qui fréquemment dépassent les limites permises. Également, les cyclistes courent toujours le risque sur les rues d'être happés par une porte d'une voiture stationnée.

De plus, alors que la relation entre les automobilistes et les cyclistes est parfois conflictuelle, les chauffeurs d'autobus des voies réservées mixtes bénéficient d'une formation particulière afin de garantir la sécurité des usagers du vélo. Notamment, à Paris, la formation enseigne au chauffeur une vigilance accrue sur les angles morts; de ne pas doubler les cyclistes à l'approche d'un arrêt; l'utilisation d'un signal sonore pour indiquer sa présence, etc. L'expérience



Source : RATP

parisienne s'est avérée un succès. Sur un total de 190 km de voies réservées, 160 km sont aménagés pour y accueillir également les vélos. Et sur 569 accidents impliquant les vélos à Paris, seulement 7 ont eu lieu dans des voies réservées mixtes.

Parallèlement à la zone de rencontre, l'implantation de voies réservées mixtes permettrait d'étendre de manière rapide et économique le réseau cyclable. Ce partage des voies vise également à offrir un réseau rapide pour des usagers utilisant le vélo principalement comme mode de transport. L'implantation rapide d'un réseau bien étendu est fondamentale considérant qu'il est une condition *sine qua non* à la cohabitation harmonieuse entre les usagers puisqu'actuellement ils empruntent des voies cyclables surchargées, ce qui peut être source de conflits.

En 2012, l'île de Montréal devrait être composée de 240 km de voies réservées. La totalité ne pourra sans doute pas être transformée en voies mixtes. À cet égard, il serait toutefois pertinent que la Ville de Montréal étudie les axes qui pourraient être appropriés. Après études, un projet-pilote pourrait être expérimenté. Ainsi, avec les zones de rencontre, l'introduction de cyclistes dans les voies réservées pourrait ainsi permettre de soulager rapidement le réseau surchargé et favoriser derechef la cohabitation harmonieuse entre les multiples usagers.

Développement des mesures préférentielles pour bus  
2008 à 2014



## Une charte cyclable

Le développement d'un réseau bien déployé passe non seulement par l'ajout de nouvelles pistes et bandes cyclables, tel que l'entrevoit la Ville de Montréal, mais aussi par l'introduction de nouvelles approches d'aménagement comme nous le proposons, de même que par la mise en place d'outils de nature législative. À ce titre, le CETU, organisme de service technique central sous la gouverne de l'État français, propose l'introduction d'une charte cyclable afin d'affirmer la volonté de promouvoir l'usage du vélo et confirmer un véritable engagement politique et technique vis-à-vis les usagers du réseau cyclable et l'ensemble de la population. Voici certaines orientations proposées par le CETU d'une charte cyclable desquelles nous pourrions nous inspirer :

- *organiser la promotion permanente de l'usage du vélo ;*
- *assurer la complémentarité du vélo avec les autres modes de transport ;*
- *intégrer la dimension vélo dans tout projet de réaménagement ou d'aménagement d'infrastructure et d'urbanisme ;*
- *multiplier les dispositifs sûrs de stationnement dans les logements et près des commerces, des services et des équipements, ainsi que dans les pôles d'emplois et d'études ;*
- *affecter au vélo un budget spécifique significatif et annuel ;*
- *prendre en compte le vélo sur les lieux de travail (stationnement, sécurité, promotion des plans de déplacements d'entreprises / administrations, plans de prévention des risques routiers... ) ;*

Une charte permettrait ainsi d'affirmer avec plus de force le caractère central du vélo à Montréal, notamment, tel qu'il est proposé par le CETU, en prévoyant l'intégration d'aménagements pour le vélo dans les projets de réaménagement. Considérant les nombreux chantiers en cours et à venir à Montréal, une charte guiderait davantage une planification adaptée aux besoins des usagers du réseau cyclable, ce qui, comme nous l'avons souligné, favoriserait une cohabitation harmonieuse.

Cette charte cyclable permettrait un cadre d'orientations pour une ville cyclable, charte à laquelle nous proposons d'adjoindre un comité, par exemple sous la forme d'une Table des partenaires pour une ville cyclable. Cet espace de concertation sous l'égide de la Ville de Montréal, rassemblerait à la fois les services de Montréal, responsable du développement du réseau cyclable, et de la sécurité routière ou transport collectif notamment, ainsi que d'autres acteurs publics ayant juridiction sur l'ensemble du réseau cyclable sur le territoire Montréalais, que l'on pense à Parcs Canada ou à la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain. À cette instance se retrouveraient des organismes de la société civile ayant une expertise profitable à Montréal comme ville cyclable. Il nous apparaît primordial de créer un espace de concertation, balisé notamment par une Charte cyclable, puisque les problématiques et défis de cohabitation, d'accessibilité et de sécurité concernant le réseau cyclable prendront de plus en plus d'importance en raison du développement des modes de transports actifs et durables et du nombre croissant d'usagers.

## **Conclusion**

L'introduction de projets tels que les zones de rencontres, de voies réservées mixtes et d'une charte cyclable liée à une Table des partenaires pour une ville cyclable bénéficieraient au caractère participatif de nos institutions, et réaffirmerait l'importance de l'implication citoyenne au sein de nos institutions.

Les zones de rencontre permettraient, comme que nous l'avons exposé, de répondre en partie à la problématique du partage considérant que tous les usagers du réseau viaire pourraient en profiter dans un cadre réglementaire des déplacements bien défini, particulièrement les cyclistes. Elles favoriseraient également un style d'aménagement urbain qui concilierait davantage le désir des résidents de vivre dans des quartiers paisibles, attrayants et sécuritaires, aux besoins en termes de déplacements. Quant à l'ajout de voies réservées mixtes, il aurait l'avantage de désengorger rapidement le réseau cyclable, ce qui est une source de frustration pour les usagers, tout en offrant des voies rapides aux cyclistes. Enfin, l'introduction d'une charte cyclable et d'une volonté d'une action concertée entre partenaires du réseau cyclable consoliderait le caractère central du vélo tout en favorisant son intégration optimale dans le tissu urbain.

À notre avis, ces innovations contribueraient, avec l'implantation d'autres mesures telles que suggérées par les participants à la consultation, à une cohabitation plus harmonieuse parmi les usagers du réseau.

Enfin, nous sommes d'avis que grâce à la réalisation des objectifs du plan de transport en regard de l'augmentation du nombre de kilomètres du réseau actuel et l'ajout d'axes supplémentaires grâce à des projets-pilotes de voies d'autobus réservées partagées et les nouvelles zones de rencontre, les utilisateurs existants du réseau n'auront plus à subir les conséquences de la cohabitation entre les différents types d'usagers des pistes cyclables. Ainsi, nous sommes d'avis qu'à condition que le réseau soit bonifié tel que proposé, la situation devrait rester la même quant aux différents types d'usagers de sorte que :

- le droit de circuler soit maintenu pour tous les vélos incluant les vélos électriques mais excluant les vélos électriques de type scooter;
- l'autorisation des personnes circulant en fauteuil motorisé d'emprunter les pistes cyclables puisqu'il a été démontré que ce réseau est essentiel considérant leurs besoins particuliers et qu'ils sont peu dérangeants;
- le droit de circuler pour les usagers de planches à roulettes et patins à roues alignées puisqu'ils sont tous deux marginaux;
- l'exclusion des piétons.