

Consultation publique de la
Commission permanente sur le transport et les travaux publics

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

Le partage du réseau cyclable montréalais, au-delà de la réglementation

Mémoire présenté à la
Commission permanente sur le transport et les travaux publics

par le



23 novembre 2011

1. PRÉSENTATION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Organisme indépendant à but non lucratif fondé en 1996, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Nous intervenons principalement dans trois domaines :

- 1- l'aménagement urbain favorable aux transports actifs et collectifs;
- 2- l'intégration de la nature en ville par le verdissement et l'agriculture urbaine;
- 3- la démocratie participative et la citoyenneté.

Nous menons, depuis trois ans, le projet *Quartiers verts, actifs et en santé*, qui vise à repenser l'aménagement de la rue et des espaces publics pour favoriser les déplacements actifs tels que la marche et le vélo. Nous souhaitons soutenir l'essor du vélo comme mode de transport alternatif à la voiture puisqu'il contribue à améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers, il favorise la santé et il permet de réduire les problèmes de congestion routière ainsi que la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre.

2. OBJET DE LA CONSULTATION

Il va donc de soi que le partage du réseau cyclable représente pour nous un sujet de préoccupation. Pour que le vélo devienne le mode principal de transport d'une large part de la population, il importe que l'utilisation du réseau cyclable soit facile, confortable, efficace et sécuritaire. Nous sommes ainsi ravis de l'occasion offerte par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de nous prononcer sur le sujet et nous en remercions les membres de la Commission.

Nous tenons toutefois à souligner d'entrée de jeu que, selon nous, on ne peut pas réfléchir au partage du réseau cyclable uniquement sur la base des types d'utilisateurs autorisés à y circuler. Il nous semble, à partir des documents de consultation proposés, que la Commission appréhende la problématique d'une perspective presque uniquement réglementaire. À notre avis, c'est l'adéquation entre l'offre et la demande qui assurera un bon partage du réseau et cette adéquation doit tenir compte, d'une part, du volume de l'achalandage, de la diversité des usagers, de la nature des déplacements effectués sur le réseau, etc. et, d'autre part, du déploiement et du design du réseau.

En conséquence, l'analyse que nous effectuons et les recommandations que nous formulons dans ce mémoire dépassent le mandat défini pour la consultation et nous espérons que nous saurons convaincre les membres de la Commission de l'importance de les prendre en compte.

Dans les prochaines sections, nous présentons notre analyse des sources de conflits sur le réseau cyclable, décrivons les caractéristiques d'un réseau cyclable qui favorise un bon partage en identifiant quelques situations problématiques dans le réseau montréalais ainsi que des exemples de solutions à ces problèmes, abordons la question des appareils de transport motorisés puis formulons nos recommandations.

3. LES SOURCES ACTUELLES DE CONFLIT SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

Si une consultation sur le partage du réseau cyclable a été mise en place, c'est que des problèmes liés à ce partage sont observés. De nombreux facteurs sont en cause, dont l'arrivée relativement récente de nouveaux usagers, tels que les patineurs, les utilisateurs d'aides à la mobilité motorisés (AMM), etc., phénomène à l'origine de la consultation. Cependant, d'autres facteurs nous semblent plus importants pour expliquer les conflits d'usage sur le réseau cyclable et méritent qu'on s'y attarde en priorité.

D'abord, la saturation des axes majeurs du réseau, provoquée par un fort accroissement de l'utilisation du vélo comme mode de transport au cours des dernières années, est le principal facteur selon nous. Les données présentées dans le document de consultation ou dans l'État du vélo 2010 le montrent bien : la part modale du vélo s'est accrue de 31 % entre 2003 et 2008¹. De tous les déplacements à vélo effectués à Montréal, 52 % le sont sur le réseau cyclable². Bien que celui-ci se soit beaucoup développé au cours de la dernière décennie, ses principaux axes (Brébeuf, Boyer, Berri, Rachel, Maisonneuve, etc.) accommodent difficilement l'achalandage croissant, qui a connu une augmentation de 20 % à 27 % entre 2008 et 2009 puis de 35 % à 40 % en 2010, sur les axes observés par Miranda-Moreno et Nosal³. Certains de ces tronçons, aménagés il y a une trentaine d'années, ne sont vraiment pas conçus pour accueillir le nombre de cyclistes qui y circulent en 2011.

En plus du nombre croissant d'usagers du réseau, ces usagers se sont diversifiés depuis une dizaine d'années, non seulement avec l'arrivée des appareils de transport motorisés, mais également parmi les cyclistes mêmes. De la pratique du cyclisme principalement de loisir jusqu'aux années 1990, on est passé à une très forte utilisation du vélo comme mode de transport. En 2010, plus de 50 % des cyclistes adultes montréalais utilisaient leur vélo à des fins utilitaires alors qu'ils n'étaient que 25 % en 2000⁴.

Ces changements dans la nature du cyclisme pratiqué requièrent des modifications au réseau cyclable. Alors que les premiers tronçons ont été aménagés à des fins récréatives, soit dans des parcs ou de manière à relier ceux-ci, les besoins ont évolué vers l'aménagement de voies cyclables pour les déplacements quotidiens. Ces besoins ont été pris en compte dans le développement récent du réseau, mais pas suffisamment rapidement pour satisfaire pleinement la demande. Une bonne part des « cyclistes utilitaires », qui souhaitent pouvoir se déplacer de manière efficace, grâce à des parcours directs, continus, où ils peuvent rouler à bonne vitesse, dans un environnement tout de même sécuritaire, trouvent difficilement leur place sur les voies cyclables.

Il devient nécessaire de repenser l'expansion du réseau et le design des infrastructures en fonction de cette demande qui continuera de progresser. Pour que le partage du réseau se passe sans heurts malgré l'accroissement et la diversification de l'achalandage, il doit y avoir adéquation entre l'offre et la demande. Le réseau actuel doit, particulièrement, mieux répondre aux besoins du cyclisme utilitaire. Si ces conditions sont atteintes, chaque type d'usagers pourra trouver des voies cyclables qui lui conviennent, même les utilisateurs d'aides à la mobilité motorisés.

¹ Ville de Montréal. 2011. *Le partage du réseau cyclable montréalais: Avec qui et comment?* Document de consultation, Commission permanente du conseil sur le transport et les travaux publics. p. 4

² Vélo Québec. 2010. *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Montréal*. p. 12

³ Cités dans Vélo Québec 2010, p. 18

⁴ Vélo Québec 2010, p. 4

4. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN RÉSEAU CYCLABLE FAVORISANT UN BON PARTAGE

4.1 Infrastructures sécuritaires

Le design des voies cyclables doit permettre à tous les types de cyclistes de pratiquer le vélo dans un environnement sécuritaire, en fonction de leur degré d'expérience en tant que cyclistes.

A. Caractéristiques

- Protection face à la circulation automobile
- Espace suffisant en regard de l'achalandage
- Signalisation et marquage au sol qui assurent une bonne compréhension du partage entre les différents usagers
- Mesures d'apaisement de la circulation aux abords des voies cyclables
- Traitement des intersections

B. Bénéfices pour le partage du réseau cyclable

La sécurité du réseau permet l'utilisation par plusieurs types d'usagers vulnérables soit les utilisateurs d'AAM, les jeunes ou les cyclistes qui sont moins aguerris, etc. Les cyclistes, s'ils se sentent en sécurité face à la circulation automobile, peuvent se concentrer plus facilement sur leur conduite et ainsi mieux partager la route avec des usagers divers.

C. Situations problématiques à Montréal

Une typologie diversifiée de voies cyclables permet d'offrir des aménagements appropriés pour tous. Pour l'instant, les « bandes cyclables » et les « chaussées désignées » représentent près de 40 % de l'ensemble du réseau⁵ et une très forte proportion des voies récemment aménagées. Ces aménagements ne conviennent toutefois pas à tous les cyclistes, dont plusieurs ont besoin d'une plus grande protection.

Les bandes cyclables et chaussées désignées peuvent être tout à fait appropriées pour un certain type de cyclistes et sur certaines rues, mais le partage de la route qu'elles sous-tendent doit être clair pour tous les usagers, incluant les automobilistes. Plusieurs situations problématiques peuvent être observées à Montréal, notamment aux intersections, où la place des cyclistes devient, pour le moins, floue.



Dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, l'intersection à cinq branches constituée des boulevards de Maisonneuve et Décarie et du chemin Upper-Lachine n'offre pas des conditions de circulation agréables et sécuritaires. Les cyclistes n'ont pas d'indications claires où circuler, malgré la présence de l'axe cyclable du boulevard de Maisonneuve. Tiré de Google Street View

⁵ Ville de Montréal. 2011. Op. cit. p. 20

Par ailleurs, le respect des pistes et bandes cyclables doit également être assuré. Il est excessivement fréquent qu'elles soient bloquées par des véhicules stationnés, ce qui constitue une source de risque et de frustration élevée pour les cyclistes.



Piste cyclable en partie obstruée par une camionnette stationnée. Rue Saint-Zotique, Montréal. Crédit : montreal.mybikelane.com/electnix

D. Exemples inspirants



Sas vélo peint en vert de manière à assurer sa visibilité par les automobilistes. Rue Milton, à l'intersection de la rue University, Montréal. Crédit : CÉUM



Bande cyclable peinte dans l'intersection avec un matériau antidérapant de couleur vive qui permet aux autres usagers de la route d'anticiper la présence de cyclistes. Copenhague, Danemark. Crédit : Gehl Architects



Piste cyclable unidirectionnelle large avec barrière physique séparant les vélos des véhicules motorisés. Copenhague, Danemark. Crédit : Gehl Architects

4.2 Infrastructures continues

Les axes cyclables sont implantés de manière à créer un véritable réseau interconnecté et sans interruption imprévue.

A. Caractéristiques

- Axes cyclables connectés entre eux à plusieurs endroits
- Aucune interruption brusque sans alternatives pour les cyclistes
- Détours balisés lors d'interruptions provoquées par des travaux

B. Bénéfices pour le partage du réseau cyclable

La continuité du réseau permet aux usagers, quel que soit leur niveau d'expérience, de rester dans un environnement balisé et sécurisé durant une longue partie de leur trajet, évitant ainsi d'avoir à circuler avec les véhicules dans la rue, ce qui est particulièrement important pour les usagers vulnérables ou peu expérimentés.

C. Situations problématiques à Montréal

Certains axes cyclables ne sont pas connectés au réseau cyclable ou sont brutalement interrompus, provoquant des situations frustrantes et potentiellement risquées pour leurs utilisateurs. Pour être accessible à tous les usagers et efficace, un réseau doit être continu. On retrouve plusieurs exemples, à Montréal, de voies cyclables qui ne sont pas du tout intégrées au réseau.



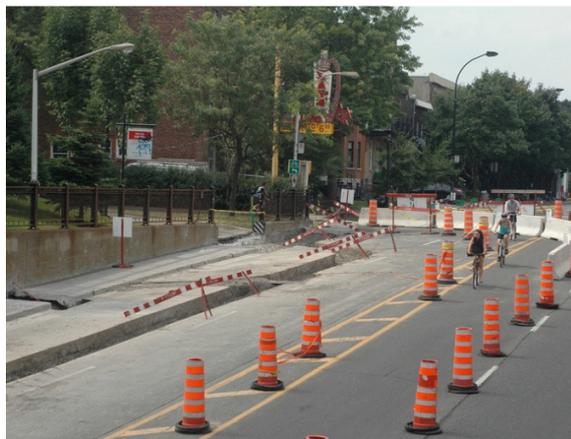
Ces axes cyclables dans l'arrondissement de Saint-Laurent ne se connectent pas au reste du réseau montréalais. Extrait de la carte : *Le réseau cyclable de Montréal... une réalisation du Plan de transport*. Ville de Montréal, Direction des transports, Division des transports actifs et collectifs, mars 2011

Par ailleurs, lors de travaux sur le domaine public ou privé qui ont une incidence sur le réseau cyclable, des itinéraires alternatifs doivent être fournis afin d'assurer la continuité des parcours, ce qui est loin d'être toujours le cas.

D. Exemples inspirants



Piste cyclable aménagée sous un viaduc entre les arrondissements Rosemont–La Petite Patrie et Plateau Mont-Royal, permettant la continuité du parcours de la piste cyclable de la rue Boyer en toute sécurité. Avenue Christophe-Colomb, Montréal. Crédit : Vélo Québec



Pendant les travaux d'implantation de la piste cyclable sous le viaduc, un corridor temporaire, suffisamment large et balisé, a été aménagé pour les cyclistes afin qu'ils puissent continuer d'emprunter le même itinéraire de manière sécuritaire. Crédit : mtlurb.com/brubru

4.3 Parcours directs

Les axes cyclables doivent permettre des parcours directs, qui minimisent les détours afin de rendre les déplacements efficaces.

A. Caractéristiques :

- Parcours linéaires, faciles à anticiper et efficaces
- Aménagements permettant de franchir les obstacles (voies ferrées, autoroutes, etc.)

B. Bénéfices pour les réseaux cyclables

Des axes directs, qui peuvent être aménagés sur les voies rapides, attirent les cyclistes expérimentés qui tiennent à effectuer leurs déplacements le plus efficacement possible. La concentration de ce type de

cyclistes sur ces axes rapides libérerait les voies aménagées sur des rues moins achalandées ou dans les parcs pour que les cyclistes moins aguerris puissent circuler au rythme qui leur convient.

C. Situations problématiques à Montréal

Certains axes cyclables ne permettent pas d'effectuer des parcours directs. Bien que des voies cyclables soient aménagées en continu, elles obligent à effectuer de nombreux détours qui augmentent les temps de parcours ainsi que la confusion des usagers quant au chemin à suivre.

Par exemple, le parcours de la bande cyclable sur la rue Saint-Urbain est direct, les cyclistes suivent une seule rue sur une distance appréciable, ce qui leur permet de circuler efficacement du Mile-End jusqu'à la piste cyclable Claire-Morissette sur le boulevard de Maisonneuve. Cependant, pour faire le même trajet vers le nord, les usagers doivent emprunter les axes suivants : la rue University, la rue Milton, la rue Hutchison, l'avenue du Parc, le parc Jeanne-Mance, l'avenue de l'Esplanade, la rue Villeneuve et la rue Clark, sur une typologie variée de voies cyclables.



La configuration actuelle du réseau cyclable ne permet pas d'effectuer un parcours direct entre la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve et le quartier Mile-End. Extrait de la carte « Le réseau cyclable de Montréal... une réalisation du *Plan de transport* », op. cit

D. Exemple inspirant



Complétion de la piste cyclable de la rue Rachel entre la rue Marquette et l'avenue des Érables pour éliminer l'ancien détour par les rues de Bordeaux/Dorion, Gauthier et Émile-Duployé. Crédit : CÉUM

4.4 Itinéraires alternatifs

Le déploiement du réseau doit permettre aux utilisateurs d'emprunter plusieurs itinéraires différents, particulièrement dans les corridors très achalandés.

A. Caractéristiques :

- Plusieurs axes cyclables avec peu de distance entre eux
- Divers types de voies cyclables pour accommoder divers types d'usagers

B. Bénéfices pour le partage du réseau cyclable

La diffusion des usagers dans le réseau permet de réduire le nombre d'usagers sur chacun des axes, donc, de réduire les risques de saturation. Le confort, l'efficacité et la sécurité du réseau sont améliorés pour chacun.

C. Situations problématiques à Montréal

L'achalandage accru sur les principaux axes du réseau provoque à certains endroits une saturation qui réduit démesurément les vitesses de circulation et le confort des usagers alors que les temps de parcours augmentent. Dans ces situations, les usagers, à l'instar des automobilistes pris dans les bouchons sur la route, sont moins enclins à la courtoisie et ont tendance à effectuer des manœuvres inappropriées et même parfois dangereuses.

Les déplacements nord-sud au cœur de l'agglomération montréalaise sont particulièrement problématiques en période de pointe. Actuellement, il n'y a que deux grands axes qui permettent de circuler dans ces directions :

- 1- Axe du Parc/Clark/St-Urbain : jusqu'à 4 330 usagers par jour
- 2- Axe Brébeuf/Boyer/Christophe-Colomb : jusqu'à 9 230 usagers par jour⁶.

Si, dans certains secteurs, les rues résidentielles voisines peuvent constituer une solution de rechange acceptable, bien que cela oblige à des détours, en d'autres endroits, l'axe cyclable aménagé est la seule voie sécuritaire à emprunter, par exemple pour franchir un obstacle tel qu'une autoroute.



Seule la piste cyclable de l'Avenue Christophe-Colomb offre un quelconque aménagement pour les cyclistes afin de franchir de façon sécuritaire la frontière créée par l'autoroute métropolitaine. Extrait de la carte « Le réseau cyclable de Montréal... une réalisation du *Plan de transport* », op. cit

⁶ Ville de Montréal, 2011. *Op. cit.* p. 29

D. Exemple inspirant



Une portion du réseau cyclable de Copenhague. Le maillage dense et uniformément réparti des voies cyclables rend possible une multitude de parcours. Copenhague, Danemark.
Crédit : Gehl Architects

4.5 Réseau lisible

Le déploiement et le design du réseau, de même que l'information disponible sur celui-ci doivent permettre de comprendre sa structure par des indications complètes offertes aux cyclistes.

A. Caractéristiques

- Signalisation sur le réseau concernant les directions à prendre, les distances à parcourir
- Communications concernant l'aménagement de nouveaux tronçons du réseau

B. Bénéfices pour le partage

Les cyclistes qui peuvent avoir accès à une information claire quant à leur itinéraire seront en mesure d'effectuer des choix judicieux et, ainsi, de limiter les manœuvres spontanées qui parfois peuvent être périlleuses.

C. Situation problématique à Montréal

L'information liée au réseau cyclable, par exemple la signalisation directionnelle, permettant aux usagers d'effectuer des choix éclairés au sujet de leur itinéraire doit être accessible et uniforme sur l'ensemble du réseau. Pour l'instant, sur le réseau montréalais, on retrouve très peu de signalisation qui pourrait aider les usagers à connaître l'existence des autres axes cyclables ou des lieux de destination à proximité accessibles via le réseau.

D. Exemple inspirant



Signalisation directionnelle adressée aux cyclistes incluant les distances à parcourir pour atteindre différents lieux de destination, Portland, États-Unis.

Crédit : pedbikeimages.org/sarahheatonkennedy

4.6 Desserte des principaux lieux de destination

Le réseau cyclable doit permettre un accès accru aux grands lieux de destination tels que les pôles d'emploi et les rues commerciales, les institutions (universités, cégeps, hôpitaux, etc.), les équipements collectifs (bibliothèques, musées, centres sportifs, etc.), les accès majeurs au réseau de transport en commun (stations de métro, gares de train de banlieue, terminus d'autobus).

A. Caractéristiques

- Axes cyclables permettant d'accéder aux lieux de destination et à leur accès principaux
- Présence de supports à vélo à proximité des accès principaux de ces destinations

B. Bénéfices pour le partage du réseau cyclable

L'extension du réseau jusqu'aux abords des lieux de destination permet aux usagers de circuler dans un espace sécuritaire et adapté jusqu'à leur destination, ce qui diminue les conflits potentiels avec les véhicules automobiles. Les supports à vélo sur la chaussée permettent de libérer le trottoir et de le réserver pour les déplacements des piétons.

C. Situations problématiques à Montréal

Le réseau cyclable montréalais a été constitué à la base pour des fins des loisirs; il s'agissait de permettre la promenade à vélo dans certains grands parcs et de relier ces derniers entre eux. Ce sont ces axes (Rachel et Brébeuf/Boyer) qui sont aujourd'hui les plus achalandés et qui constituent la colonne vertébrale du réseau. Ce réseau répond de façon plus ou moins efficace aux besoins actuels, soit de se rendre aux grands lieux de destination. Comme il est souligné dans l'État du vélo 2010, « Au-delà de cette fonction [de loisir], ces réseaux sont souvent déficients : manque de continuité des corridors,

absence d'intégration à la voirie locale, accès limité aux destinations principales (centre-ville, institutions d'enseignement, artères commerciales) »⁷.

Par ailleurs l'accessibilité d'un lieu se définit aussi par la possibilité de stationner son vélo à destination. Nous saluons l'initiative de la Ville de Montréal d'ajouter des anneaux aux parcomètres à cette fin. Toutefois, les vélos stationnés sur le trottoir peuvent devenir des obstacles aux déplacements des piétons.

D. Exemples inspirants



Un accès cyclable direct vers l'entrée principale du Rijksmuseum d'Amsterdam, Paulus Potterstraat, Amsterdam, Pays-Bas. Crédit : CÉUM



Des stationnements à vélo sur la chaussée permettent de libérer les trottoirs des vélos cadenassés au mobilier urbain qui n'est pas prévu à cet effet. Rue Duluth Montréal. Crédit : CÉUM

⁷État du Vélo 2010. Zoom sur Montréal, p. 12

5. LA PLACE DES APPAREILS MOTORISÉS SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

Concernant l'autorisation de circuler sur le réseau cyclable pour les usagers autres que les cyclistes, il nous apparaît important de respecter le principe d'accessibilité universelle. Les personnes à mobilité réduite qui utilisent les voies cyclables pour se déplacer le font pour des raisons de sécurité, de confort et d'efficacité, tout comme les cyclistes. Ni le trottoir, ni la rue ne sont bien adaptés à leurs besoins. Le développement continu du réseau selon les paramètres présentés précédemment devrait permettre une cohabitation harmonieuse en délestant les axes majeurs grâce à une meilleure répartition et en offrant divers types de voies cyclables pour combler les besoins de chacun.

Évidemment, la notion de sécurité évoquée comme premier paramètre ne doit pas être compromise par la circulation d'appareils dont la vitesse et la masse sont incompatibles avec celle des cyclistes et utilisateurs d'AMM. Pour cette raison, nous croyons que certains appareils de transport personnel motorisés ne devraient pas avoir le droit de circuler sur le réseau cyclable. Ainsi, les pseudo-vélos électriques de type scooter, dont la masse est cinq à huit fois supérieure à celle d'un vélo **et** qui atteint une vitesse de plus de 30 km/h (voire 50 si le mécanisme restreignant la vitesse est désactivé), devraient avoir à rouler dans la rue.

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Infrastructures sécuritaires

Recommandation 1 : Nous recommandons que l'expansion future du réseau inclue une proportion significative de pistes cyclables, voire que des bandes cyclables actuelles soient converties en pistes cyclables.

Recommandation 2 : Nous recommandons que des matériaux plus visibles soient adoptés afin de délimiter clairement les espaces réservés aux cyclistes, autant au cœur des intersections pour tout type de voies cyclables, que sur les tronçons de rue, pour les bandes cyclables et les chaussées désignées.

6.2 Infrastructures continues

Recommandation 3 : Nous recommandons de privilégier, lors de la planification de nouvelles voies cyclables, des axes qui se connectent au réseau existant afin d'assurer de multiples parcours continus.

Recommandation 4 : Nous recommandons d'aménager, lors de travaux entravant les axes cyclables, des corridors de contournement balisés, de largeur suffisante et le plus direct possible.

4.3 Parcours directs

Recommandation 5 : Nous recommandons d'étudier l'implantation d'un réseau « d'autoroutes cyclables » qui serait voué aux déplacements utilitaires vers les principaux lieux de destination.

Ces « autoroutes cyclables » auraient les caractéristiques suivantes :

- Chemin sans détour et directs
- Marquage homogène sur l'ensemble du réseau, particulièrement aux intersections
- Espace suffisant pour effectuer des dépassements

- Intersections sécurisées avec priorité aux cyclistes
- Feux de circulation pour les cyclistes qui seraient synchronisés pour une vitesse de circulation de 20 km/h.

Ce réseau s'adresserait principalement aux usagers qui résident à une certaine distance du centre de l'agglomération (entre 8 et 15 km, approximativement). Ce réseau devrait nécessairement être réfléchi dans une optique métropolitaine. Une nouvelle typologie de voies cyclables serait, ainsi, créée, des pistes cyclables vouées, en priorité, aux déplacements de transit.

4.4 Itinéraires alternatifs

Recommandation 6 : Nous recommandons de multiplier les pistes cyclables sur les rues situées à proximité des voies cyclables engorgées afin de diffuser les usagers sur plusieurs axes plutôt que de les concentrer sur un seul.

4.5 Réseau lisible

Recommandation 7 : Nous recommandons d'implanter une signalisation directionnelle aux endroits stratégiques du réseau afin d'informer les usagers sur la localisation des axes cyclable et les lieux de destination.

4.6 Desserte des principaux lieux de destination

Recommandation 8 : Nous recommandons que le déploiement du réseau cyclable permette de relier les grands lieux de destination de manière à les rendre accessibles par des voies cyclables les plus directes possibles.

Recommandation 9 : Nous recommandons d'implanter les nouveaux supports à vélo, à proximité de ces accès principaux de ces lieux de destination, sur la chaussée afin de libérer l'espace sur le trottoir, qui est déjà encombré.

7. CONCLUSION

Pour favoriser l'essor du vélo comme mode de transport tel que souhaité par la Ville de Montréal, il est essentiel d'offrir à tous les types de cyclistes un environnement qui permet des déplacements sécuritaires, confortables et efficaces. Ceci implique bien sûr de poursuivre, voire d'accélérer fortement le déploiement du réseau cyclable et de le mettre aux normes d'aujourd'hui pour répondre à la demande croissante. Nous sommes persuadés que ce « nouveau » réseau sera en mesure d'accommoder à la fois les cyclistes conventionnels, les utilisateurs de vélos électriques assistés et les utilisateurs d'appareils d'aide à la mobilité motorisés.

Il devient toutefois urgent d'œuvrer, en parallèle, à réduire le nombre de voitures et la place qu'on leur accorde dans la ville. La cohabitation souhaitée par la Commission permanente sur le transport et les travaux publics ne pourra être achevée que si un meilleur équilibre entre tous les modes de transport, incluant le partage de la rue en tant qu'espace public, est atteint.