

Montréal 

Commission sur le transport et les travaux publics

***Le Partage du réseau cyclable montréalais :
Avec qui et comment ?***

Rapport et recommandations

**Rapport déposé au conseil municipal
le 16 avril 2012**

Ville de Montréal

Direction générale
Direction du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

La commission :

Président

M. Luis Miranda

Maire

Arrondissement d'Anjou

Vice-présidente

Mme Elsie Lefebvre

Conseillère de la ville

Arrondissement de

Villeray–St-Michel–Parc-Extension

Membres

M. Maurice Cohen

Conseiller d'arrondissement

Arrondissement de Saint-Laurent

Mme Véronique Fournier

Conseillère de la ville

Arrondissement du Sud-Ouest

Mme Ann Guy

Conseillère d'arrondissement

Arrondissement de Verdun

M. Alex Norris

Conseiller de la ville

Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Lionel Perez

Conseiller de la ville

Arrondissement de Côte-des-Neiges–

Notre-Dame-de-Grâce

M. François Robert

Conseiller d'arrondissement

Arrondissement de

L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève

M. Bertrand Ward

Conseiller de la ville

Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Montréal, le 16 avril 2012

Monsieur Harout Chitilian
Président du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport de l'examen public ayant porté sur la question du partage du réseau cyclable montréalais.

Nous vous prions donc d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos meilleurs sentiments.

« Original signé »

Luis Miranda
Président

« Original signé »

Linda Lajeunesse
Secrétaire recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	6
Le processus d'examen public	6
<i>Le partage du réseau cyclable montréalais : Avec qui et comment ?</i>	7
Les commentaires du public et l'analyse de la commission	7
Les commentaires du public.....	8
L'analyse de la commission	9
Le réseau cyclable	9
Avec qui ?	10
et comment ?	10
Conclusion	10
Annexe 1 Les recommandations de la commission.....	11
Annexe 2 Les participants à la consultation	18

INTRODUCTION

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics a été mandatée par le conseil municipal pour étudier la question du partage du réseau cyclable montréalais suite à une demande citoyenne. Cette consultation publique a donc débutée par la présentation du dossier à l'étude lors d'une séance publique tenue le 22 septembre 2011 à l'hôtel de ville. Ainsi, à cette occasion, les représentants de la Direction des transports ont présenté les différentes caractéristiques du réseau cyclable montréalais et de ses usagers, de même que les différents enjeux liés à son étude. La commission a pu compter sur le soutien et l'expertise des représentants de la Direction des transports de la Ville de Montréal tout au long de ce processus d'examen public.

Puis, afin de favoriser la participation des Montréalaises et des Montréalais, trois séances publiques itinérantes, réservées à l'audition des commentaires et au dépôt des mémoires, ont été organisées en différents lieux sur le territoire les 26 et 27 octobre ainsi que le 23 novembre 2011 afin d'entendre les citoyens, les représentants d'organismes, de partis politiques municipaux, de groupes environnementaux, de même que des représentants du milieu associatif des personnes handicapées.

Au cours de la première assemblée publique d'information, le président de la commission, M. Luis Miranda, a introduit le sujet à l'étude en plus de définir les objectifs de la consultation publique. Par la suite, M. Michel Bissonnet, membre du comité exécutif responsable du dossier du transport, a rappelé la popularité grandissante du vélo comme mode de transport actif utilitaire à Montréal au cours des dernières années et le directeur de la Direction des transports, M. Claude Carette, a rappelé, quant à lui, le développement du réseau envisagé d'ici 2015. Finalement, le chef de la Division des transports actifs et collectifs, M. Serge Lefebvre, a, pour sa part, tracé les grandes lignes de la présentation du dossier. Finalement, M. Michel Bédard, conseiller en aménagement et chef d'équipe à la division, a procédé à la présentation des données. Les documents d'information et les mémoires déposés dans le cadre de cette consultation publique sont également disponibles sur le site Internet.

Conformément à la réglementation sur les commissions permanentes du conseil municipal et du conseil d'agglomération, le présent document peut être consulté sur la page Internet des commissions à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections et du soutien aux commissions de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

LE PROCESSUS D'EXAMEN PUBLIC

Des avis publics, en français et en anglais, sont parus 14 jours avant la tenue de la première assemblée publique, dans deux quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone, afin de préciser l'horaire et les modalités de participation. Les assemblées publiques ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et les hôtels de ville de l'agglomération ainsi que sur le portail de la Ville. De plus, une invitation a été expédiée, principalement par courrier électronique, à plusieurs centaines de citoyens et de représentants d'organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, un communiqué a été transmis à tous les médias nationaux et locaux.

Un total de quatre séances de travail ont été nécessaires pour permettre à la commission de prendre connaissance du dossier du partage du réseau cyclable montréalais, d'en saisir les enjeux et de discuter les recommandations suite à la consultation publique. La toute première séance de travail s'est déroulée le 14 juin 2011 et a été consacrée à la présentation détaillée du dossier par les représentants de la Direction des transports ainsi qu'aux questions et commentaires des membres de la commission. Puis, les séances tenues les 14 novembre 2011, 21 février et 14 mars 2012 ont été réservées aux discussions des commissaires en vue de l'élaboration des recommandations.

Plus de 100 personnes ont participé aux assemblées tenues dans le cadre de l'examen public de ce dossier. La commission a entendu près de 50 personnes qui ont pris la parole pour exprimer leurs opinions ou émettre des recommandations. Au total, 26 mémoires ont été déposés, dont sept sans présentation orale. Tous les mémoires ont été versés sur le site des commissions suite à leur réception. Les documents déposés peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.ville.montreal.qc.ca/commissions

La commission tient à souligner la collaboration de M. Claude Carette, directeur, de M. Serge Lefebvre, chef de division, et de M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, de la Direction des transports.

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

La présentation du réseau cyclable montréalais, faite en séance publique le 22 septembre 2011, par la Direction des transports (DT), a permis de prendre connaissance du développement visé pour le réseau d'ici 2015 et de saisir la nature de son utilisation actuelle et de comprendre que le vélo est devenu un réel mode de transport actif utilitaire qui contribue à l'effort de réduction de la circulation automobile en ville.

Le principal enjeu concerne la possibilité d'autoriser ou non la présence d'utilisateurs autres que les cyclistes sur les voies cyclables du réseau puisque certains groupes d'utilisateurs, dont les utilisateurs d'aide à la mobilité motorisée et les utilisateurs de vélos électriques de type scooter, revendiquent le droit d'y circuler.

La présentation de la Direction des transports a fait état des aspects suivants :

- ❖ popularité du vélo à Montréal;
- ❖ portrait du réseau cyclable montréalais (étendu et types de pistes);
- ❖ caractéristiques des différents utilisateurs du réseau;
- ❖ réglementation actuellement en vigueur;
- ❖ questionnement sur l'utilisation souhaitée du réseau dans le futur.

LES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

L'examen de la question du partage du réseau cyclable montréalais a définitivement suscité l'intérêt du public. Ce sont plus de 100 personnes, tant des citoyens que des représentants d'organismes concernés par la question à l'étude, qui ont assisté aux différentes séances publiques. De ce nombre, la moitié est intervenue en faisant un commentaire ou en déposant un mémoire. Aussi, sept documents ont été transmis sans présentation.

Les commentaires du public

Ce sont d'abord 16 intervenants qui ont pris la parole lors de la première séance publique réservée à la présentation du dossier, et ce tant pour poser des questions de clarification que pour faire des commentaires, annonçant ainsi la couleur de leur intervention à venir dans ce dossier. La commission a pu entendre des cyclistes, des usagers d'AMM et de vélo électrique de type scooter (VÉTS) ainsi qu'un commerçant et importateur de VÉTS.

Lors de la première séance réservée à l'audition des commentaires et au dépôt des mémoires tenue dans le Nord-Ouest de l'île, plus précisément dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, le 26 octobre 2011, une douzaine de personnes étaient présentes dont huit ont pris la parole, et ce tant pour témoigner de leur appréciation du réseau cyclable que du type de développement qu'il souhaite pour le réseau dans ce secteur du territoire montréalais, notamment sur l'axe Nord-Sud. Ils ont également dit souhaiter pouvoir rejoindre plus efficacement la partie plus centrale du réseau cyclable (RC). Le partage est tantôt souhaité, tantôt décrié et certaines solutions ont été amenées, telles que la limitation de la vitesse, la signalisation ainsi que l'exclusion d'usagers trop lents et trop rapides en rapport avec la vitesse moyenne que peuvent atteindre les cyclistes. Un groupe d'utilisateurs de VÉTS est venu revendiquer le droit de circuler sur les voies cyclables du RC. Certains cyclistes présents n'y voit aucun inconvénient; tandis que d'autres leur réfutent ce droit.

Dans le cadre de la deuxième soirée réservée à l'audition des commentaires et au dépôt des mémoires tenue dans la salle du conseil de l'arrondissement de Ville-Marie le 27 octobre 2011, au Centre-Est de l'île, une vingtaine de personnes étaient présentes et 12 d'entre elles ont pris la parole afin de se prononcer sur la question à l'étude. Quelques propositions sont allées dans le sens de procéder à une distribution des usagers selon une typologie basée sur le type de voies cyclables. Un groupe d'usagers d'AMM est venu revendiquer la place des AMM sur le RC. L'aménagement d'une autoroute à vélo a été proposé et plusieurs cyclistes ont affirmé qu'il fallait légitimer la présence du vélo sur la chaussée en plus de faire la promotion, auprès des automobilistes, de l'importance du partage de la chaussée avec le vélo. Le concept qui consiste à donner de manière systématique la priorité à l'usager le plus vulnérable a également été abordé lors de cette soirée. En ce qui concerne la place du VÉTS sur le réseau, les avis sont, une fois de plus, partagés.

Lors de la dernière séance d'audition et de dépôt des mémoires tenue dans la salle du conseil de l'arrondissement de Verdun, dans la partie Sud-Ouest de la Ville, le 23 novembre dernier, ce sont principalement des représentants d'organismes qui sont venus déposer un mémoire. De manière générale, les 12 intervenants ayant pris la parole se sont dit en faveur du partage du réseau avec les AMM, bien que la présence du VÉTS ne fasse toujours pas consensus. Diverses pistes de solutions ont été amenées, notamment l'implantation de voies réservées mixtes (vélos et autobus) et de mesures d'apaisement de la circulation telles que les zones de rencontres (*Woonerf*). Quant aux usagers de VÉTS, ils sont venus expliquer qu'ils fréquentent davantage le réseau en dehors des heures de pointe et que l'usage qu'ils font du VÉTS s'apparente à l'usage que font les personnes à mobilité réduite de l'AMM puisqu'ils sont, eux-mêmes, en début de perte de mobilité. Au terme de cette soirée, on a dit souhaiter, de manière générale, « ralentir la Ville » afin de favoriser le partage de la route et voir s'effectuer le développement du réseau en mode accéléré.

Les interventions faites devant la commission, tant sous forme de mémoires que de commentaires, s'élèvent à plus de 50. La commission a pris connaissance de l'ensemble des documents déposés et a procédé à leur analyse en séances de travail.

La liste des personnes et des organismes qui ont présenté, déposé des mémoires ou fait des commentaires, de même que celles qui sont intervenues lors des séances d'information et d'adoption des recommandations, figure à l'annexe 2 du présent document. Cette annexe présente également la liste des représentants de la Ville de Montréal qui ont accompagné les travaux de la commission en lui apportant leur expertise dans ce dossier.

L'analyse de la commission

La commission a pu entendre les commentaires des représentants de différents groupes d'utilisateurs du réseau, de cyclistes, de conducteurs de vélos électriques de type scooter et d'utilisateurs d'AMM, qui souhaitent tous pouvoir utiliser le réseau cyclable montréalais de manière légale et sécuritaire. À cet effet, les utilisateurs d'AMM ainsi que les conducteurs de vélos électriques de type scooter sont venus demander à la commission de réviser la réglementation municipale afin de légaliser leur présence sur le réseau cyclable.

D'après les différentes interventions, il semble que, de manière générale, une cohabitation entre différents types d'utilisateurs soit possible, même si la présence de certains groupes d'utilisateurs soit moins généralement admise. En somme, les principaux éléments justifiant cette ségrégation sont le mode de déplacement (passif versus actif), l'écart de vitesse ainsi que le poids et la masse des véhicules. Aussi, les cyclistes qui fréquentent le réseau dans ses secteurs les plus achalandés sont beaucoup moins ouverts au partage avec le vélo électrique de type scooter. À cet égard, l'Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME) mentionne l'importance de prendre en compte la présence d'enfants sur le réseau cyclable montréalais.

La distinction entre cyclistes, selon l'expérience de conduite et l'usage fait du vélo (loisir versus utilitaire), a également été soulevée. Les commissaires se sont attardés à cette question puisque l'objectif de la consultation publique menée visait d'abord à répondre à la diversité des besoins du principal utilisateur du réseau cyclable montréalais qu'est le cycliste. Aussi, il est ressorti que la présence de piétons, seuls ou promenant un chien, sur le réseau cyclable représente un irritant majeur pour plusieurs intervenants.

Finalement, la difficulté de partager la route avec l'automobile a été nommée par plus d'un cycliste, et ce à plusieurs reprises. Cette situation mérite que l'on s'y attarde puisqu'une partie du réseau cyclable prend place directement sur la chaussée en mode partage de la chaussée et sur bande cyclable. À cet effet, les utilisateurs de vélos électriques de type scooter disent préférer l'utilisation des voies protégées parce qu'ils craignent le partage de la route avec l'automobile. Aussi, on demande à ce que des données soient colligées lors d'accidents impliquant des cyclistes.

Le réseau cyclable

Les usagers du réseau sont venus dire que la chaussée partagée ainsi que la bande cyclable facilitent davantage les longs transits et qu'ils les privilégient pour leurs déplacements utilitaires. Par ailleurs, des usagers ont également mentionné que d'autres types de tronçons se prêteraient davantage à des déplacements tout aussi utilitaires, mais concentrés à l'intérieur d'un même quartier. L'ACME mentionne l'importance de développer le réseau cyclable montréalais dans les quartiers moins favorisés avec des pistes rejoignant les différents établissements scolaires, et ce afin de favoriser l'activité physique des enfants qui souffrent de plus en plus de surpoids, voire

d'obésité. En d'autres secteurs, on note que le réseau est davantage fréquenté par des usagers qui pratiquent le vélo à des fins de loisirs, que ce soit seul ou en famille. Quelques intervenants ont demandé que le réseau cyclable montréalais se développe dans des quartiers résidentiels en réservant des rues aux piétons et aux utilisateurs du réseau.

Avec qui ?

Certains participants ont abordé la question de l'expérience cycliste, notamment en lien avec la capacité à réagir rapidement afin d'éviter des accidents. Ceci rappelle que la présence d'enfants en bas âge sur le réseau cyclable montréalais est une réalité. À ce sujet, l'ACME a soumis un mémoire à la commission, dans lequel la situation de l'obésité infantile au Québec est rappelée, pour souligner l'importance d'assurer la sécurité des enfants sur les pistes cyclables montréalaises y sont abordée.

La présence de vélos électriques de type scooter inquiète particulièrement les usagers cyclistes du réseau, et ce pour plusieurs raisons, dont notamment la vitesse qu'ils peuvent atteindre (32 km) du fait qu'ils sont dotés d'un moteur à propulsion électrique ; de l'importance de leur poids ainsi que de leur masse en cas d'impact. De plus, la vitesse que peuvent atteindre les cyclistes de haute performance suscite également des inquiétudes et des réticences à la cohabitation sur le réseau.

À cet effet, une Québécoise habitant actuellement les Pays-Bas a transmis un mémoire à la commission en vue de l'inviter à s'intéresser à la situation des Pays-Bas où la présence des vélos électriques de type scooter avait été originalement permise sur les pistes. Elle explique qu'aujourd'hui on s'apprête à revoir la situation étant donné l'insatisfaction de nombreux usagers cyclistes suite à l'expérience de cette cohabitation.

et comment ?

Divers moyens pouvant permettre le partage du réseau ont été amenés par les participants. Il s'agit notamment de la signalisation, qui est actuellement quasi absente des voies cyclables. Aussi, quelques intervenants ont mentionné que le fait de limiter la vitesse à 20 km/heure, par exemple, pourrait permettre un partage plus sécuritaire du réseau. D'autres interventions sont plutôt allées dans le sens d'une redistribution des usagers du réseau selon que l'usage est davantage utilitaire que récréatif. On a donc évoqué la possibilité de réserver certains types de voies à certains types d'usagers. La commission a également reçu la proposition de créer des « autoroutes à vélo ». Le dernier moyen, et non le moindre, concerne le partage de la route entre les usagers du réseau et l'automobile. À ce sujet, plusieurs intervenants sont d'avis qu'une campagne visant à sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes sur la chaussée aurait toute sa pertinence.

CONCLUSION

La commission est des plus reconnaissantes envers les différentes personnes qui ont participé à ce processus de consultation publique sur la question du partage du réseau cyclable montréalais. Aussi, dans le cadre de son travail d'analyse, la commission précise que toutes les présentations et tous les commentaires faits dans le cadre des séances de travail, des assemblées publiques et des périodes de questions du public ont été tenus en compte. Par conséquent, les recommandations, adoptées à l'unanimité, qui suivent à l'annexe 1, reflètent les résultats de l'analyse effectuée par la commission.

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS

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

RECOMMANDATIONS

Suite à l'étude publique menée sur la question du partage du réseau cyclable montréalais, la Commission permanente sur le transport et les travaux publics remercie les représentants de la Direction des transports pour leur collaboration ainsi que toutes les personnes ayant pris part à cet exercice de consultation publique ;

CONSIDÉRANT le nombre grandissant d'utilisateurs du réseau cyclable montréalais;

CONSIDÉRANT l'utilisation croissante et affirmée du vélo comme mode de transport actif permettant d'effectuer des déplacements utilitaires en ville ;

CONSIDÉRANT le développement envisagé pour le réseau cyclable montréalais d'ici 2015;

CONSIDÉRANT la réception d'un nombre significatif de recommandations et de commentaires de la part des différents groupes d'utilisateurs du réseau cyclable montréalais sur la question de son partage ;

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal d'affirmer sa position de leader parmi les villes cyclables en Amérique du Nord ;

CONSIDÉRANT l'arrimage incontournable de l'aménagement urbain et du développement du réseau cyclable dans la création d'un milieu qui favorise les saines habitudes de vie;

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics soumet les recommandations suivantes au conseil municipal ainsi qu'au conseil d'agglomération :

R- 1

CONSIDÉRANT la place accordée aux transports actifs et collectifs dans le Plan de transport de la Ville de Montréal ;

CONSIDÉRANT l'observation d'une certaine saturation à différents endroits sur le réseau cyclable montréalais ;

CONSIDÉRANT la récente adoption de la Politique municipale en accessibilité universelle par le conseil municipal ;

CONSIDÉRANT que les patineurs à roues alignées sont en nombre marginal sur le réseau;

Il est recommandé:

Que l'utilisation du réseau cyclable soit réservée exclusivement aux usagers suivants :

1. Les cyclistes;
2. Les patineurs à roues alignées;
3. Les aides à la mobilité motorisées (AMM) et fauteuils roulants, en tenant compte des suites du projet pilote mené par l'INSPQ (R-3);
4. Les bicyclettes à assistance électrique (excluant les vélos électriques de type scooters dont la circulation est le résultat de l'effet exclusif d'une force motorisée et pour lesquels des balises les définissant devraient être fixées dans les meilleurs délais).

R- 2

CONSIDÉRANT la popularité grandissante, en ville, des vélos électriques de type scooter et le poids de ces véhicules ainsi que la vitesse qu'ils peuvent atteindre ;

CONSIDÉRANT l'inconfort causé par la différence de vitesse et de gabarit entre les vélos et les vélos électriques de type scooter;

CONSIDÉRANT que le poids de la bicyclette électrique de type scooter peut varier de 70 kg à plus de 105 kg;

CONSIDÉRANT que le réseau cyclable montréalais est d'abord et avant tout destiné à ceux et celles qui optent pour un mode de transport actif;

CONSIDÉRANT que le vélo électrique de type scooter est uniquement propulsé par l'énergie électrique et que, conséquemment, il ne requiert aucune énergie de la part de son utilisateur pour pouvoir avancer;

CONSIDÉRANT que certains modèles peuvent atteindre la vitesse de 45 km/h et que cette vitesse est incompatible avec les autres utilisateurs du réseau cyclable;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal demande à Transports Canada de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (C.R.C., chapitre 1038) afin de permettre de distinguer la « bicyclette à assistance électrique » du « vélo électrique de type scooter » (voir R-1), de telle sorte que ce dernier ne soit plus assimilé à une bicyclette à assistance électrique.

et

Que pareille demande soit adressée au ministère des Transports du Québec et à la Société d'assurance automobile du Québec en vue de modifier le CSR en conséquence (L.R.Q., chapitre C-24.2).

R- 3

CONSIDÉRANT la récente adoption de la Politique municipale en accessibilité universelle par le conseil municipal ;

CONSIDÉRANT la volonté d'atténuer la limitation fonctionnelle des personnes handicapées ;

CONSIDÉRANT la compatibilité entre la vitesse des cyclistes et celle que peuvent atteindre les différents types d'aides à la mobilité motorisées (AMM) ;

CONSIDÉRANT le point de vue exprimé par les groupes cyclistes à l'effet que la voie cyclable apparaît souvent comme le lieu le plus propice pour une partie des gens qui se déplacent en fauteuil roulant motorisé (AMM) et non motorisé;

CONSIDÉRANT la réglementation actuelle de plusieurs arrondissements qui limite l'utilisation des voies cyclables aux personnes qui se déplacent à bicyclette ou en patins à roulettes;

CONSIDÉRANT que l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a été mandaté par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère de la Santé et des Services sociaux afin d'initier et de mettre en place un projet pilote sur la circulation des AMM auquel la Ville de Montréal est invitée à participer ;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal collabore à ce projet pilote afin de tester sur le terrain l'acceptabilité et l'applicabilité des mesures proposées par l'INSPQ à l'égard des AMM;

et

Que la Ville de Montréal attende les résultats de ce projet pilote, procède à leur analyse et évalue leurs impacts avant de proposer des modifications à la réglementation actuelle, le cas échéant, et ce dans les six mois suivants la publication des résultats du projet pilote.

R- 4

CONSIDÉRANT l'article 105 de la Charte de la Ville de Montréal qui prévoit que la Ville peut, par règlement, prescrire des normes relatives à l'harmonisation des règles de voirie, de signalisation et de contrôle de la circulation sur l'ensemble des réseaux artériel et local;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal mandate la Direction des transports pour évaluer la situation et proposer les amendements requis en vue d'harmoniser les règles de circulation applicables sur l'ensemble du réseau des pistes cyclables de l'île de Montréal, et ce en partenariat avec les différentes instances ayant des voies cyclables sous leur responsabilité (Parc Canada, Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, la Société des ponts fédéraux, etc.).

R- 5

CONSIDÉRANT l'importance de préserver le caractère récréatif des voies cyclables implantées dans les parcs;

CONSIDÉRANT la croissance importante du nombre de cyclistes utilisant le vélo comme moyen de transport;

CONSIDÉRANT les conflits potentiels entre usagers des parcs et du réseau cyclable;

Il est recommandé :

De favoriser la création de voies cyclables de transit qui puissent permettre aux usagers du réseau de contourner les parcs.

R- 6

CONSIDÉRANT les informations rapportées par l'Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME) relativement aux données de la Direction de la santé publique de Montréal (DSP) concernant les taux d'accident impliquant les enfants dans différents quartiers de la Ville de Montréal;

Il est recommandé :

De développer un réseau cyclable montréalais qui puisse permettre le déplacement actif et sécuritaire des enfants à l'école, notamment dans les quartiers où les taux d'accidents impliquant les enfants sont les plus élevés.

R- 7

CONSIDÉRANT que les données actuelles qui proviennent des rapports d'accident ne concernent que les collisions impliquant un véhicule automobile;

CONSIDÉRANT que le rapport n'est rédigé que si les dommages sont supérieurs au montant de 1 000 \$;

CONSIDÉRANT l'importance de mieux documenter les collisions entre les divers usagers de la voie publique ;

Il est recommandé :

De mandater la Direction des transports pour qu'elle évalue les données requises en vue de dresser un portrait plus complet des collisions qui surviennent entre divers groupes d'usagers en déplacement, incluant les cyclistes, et qu'elle identifie les sources potentielles de données existantes et, si besoins est, qu'elle détermine la manière dont les données manquantes pourraient être recueillies.

Que toute collision signalée au SPVM, au SIM ou à Urgences-Santé soit répertoriée pour fin d'analyse permettant ainsi de dresser un portrait des collisions entre les groupes d'usagers.

et

Que la Direction des transports utilise les données ainsi recueillies et qu'elle dresse le portrait complet de la situation en vue d'apporter les correctifs nécessaires à l'optimisation de la sécurité du réseau cyclable montréalais.

R- 8

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal souhaite accroître l'utilisation des modes de transport actif sur l'ensemble de son territoire;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal investit annuellement des sommes importantes dans le

développement et la mise à niveau de son réseau cyclable;

CONSIDÉRANT que le Plan de transport propose que la Ville de Montréal initie ou participe à des campagnes de communication axées sur le civisme et une meilleure cohabitation des différents usagers de la voie publique;

CONSIDÉRANT qu'il est essentiel de travailler à rendre les rues plus accueillantes et plus conviviales afin que chaque utilisateur puisse effectuer ses déplacements de façon sécuritaire;

CONSIDÉRANT l'importance de rappeler à chacun – piétons, cyclistes, automobilistes – ses droits, mais aussi ses responsabilités;

Il est recommandé :

Que la Ville initie, en collaboration avec d'autres partenaires, notamment la Société d'assurance automobile du Québec, des campagnes de communication axées sur l'éducation en vue d'un partage plus harmonieux de la voirie urbaine et que, pour ce faire, elle collabore avec d'autres partenaires.

R- 9

CONSIDÉRANT que des modifications apportées en 2010 au Code de la sécurité routière du Québec sont entrées en vigueur en juin 2011 et qu'elles permettent dorénavant aux municipalités d'établir des règles relatives à la circulation des cyclistes en contresens là où cela est autorisé ;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal, de concert avec le Ministère des transports du Québec, identifie les endroits où il serait approprié d'implanter cette mesure et qu'elle procède à son implantation, le cas échéant;

et

Que la Ville informe la population de ces nouvelles dispositions.

R- 10

CONSIDÉRANT que la « zone de rencontre » est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers;

CONSIDÉRANT que dans les « zones de rencontre », la priorité est donnée à l'usager le plus vulnérable;

CONSIDÉRANT que plusieurs villes en Europe, principalement en Belgique, en France et en Suisse ont mis en place ce nouveau type d'aménagement urbain avec succès;

CONSIDÉRANT que ce type d'aménagement permet aux différents usagers du réseau viaire (piétons, personnes à mobilités réduites, cyclistes, automobiles et véhicules de transport collectif) de cohabiter de manière harmonieuse et sécuritaire, évitant ainsi les conflits d'usage de l'espace public;

CONSIDÉRANT que les « zones de rencontres » permettent de répondre, en partie, à la problématique du partage puisque tous les usagers du réseau viaire, notamment les cyclistes, peuvent en profiter dans un cadre réglementaire de déplacements bien défini;

CONSIDÉRANT que ce type d'aménagements urbains permet de concilier le désir des résidents de vivre dans des quartiers paisibles, attrayants et sécuritaires, aux besoins en matière de déplacements;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal invite les arrondissements ainsi que les villes liées à développer des « zones de rencontre » dans les rues propices à ces aménagements et qu'elle en soit chef de file auprès de la Table de la sécurité routière.

R- 11

CONSIDÉRANT que l'implantation rapide d'un réseau cyclable bien étendu est fondamentale car les divers usagers empruntent, dans certains cas, des voies cyclables surchargées, ce qui peut être source de conflits;

CONSIDÉRANT que l'implantation de voies réservées aux autobus, aux taxis et aux vélos permettrait d'étendre de manière rapide et économique le réseau cyclable;

CONSIDÉRANT que le partage des voies vise également à offrir un réseau rapide pour des usagers utilisant le vélo principalement comme mode de transport;

CONSIDÉRANT que plusieurs 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;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), étudie la possibilité d'implanter des voies réservées aux autobus, aux taxis et aux vélos et qu'elle identifie les axes où il serait approprié de le faire;

et

Que la STM en partenariat avec Ville de Montréal, lance des projets pilotes en ce sens.

R-12

CONSIDÉRANT le nombre croissant de montréalais qui utilisent le vélo comme moyen de transport ainsi que le niveau de saturation relatif à l'utilisation de certaines pistes cyclables du réseau;

CONSIDÉRANT que certaines pistes cyclables sont trop étroites pour pouvoir être utilisées de manière confortable et sécuritaire par les cyclistes et les autres usagers du réseau;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal procède à la mise aux normes des pistes cyclables lors de la

construction et de la rénovation de tronçons, et ce tel que défini dans le guide technique d'aménagement des pistes cyclables publié par Vélo-Québec.

R-13

Que la Ville de Montréal assure la bonification du réseau selon les délais prescrits au Plan de transport de Montréal et qu'elle planifie de nouveaux tronçons afin de diminuer les conflits entre usagers qui sont liés à la surcharge du réseau.

R-14

CONSIDÉRANT la place accordée aux transports actifs et collectifs dans le Plan de transport de la Ville de Montréal ;

CONSIDÉRANT la volonté de la Ville de Montréal d'affirmer sa position de leader parmi les villes cyclables en Amérique du Nord ;

CONSIDÉRANT l'arrimage incontournable de l'aménagement urbain et du développement du réseau cyclable dans la création d'un milieu qui favorise les saines habitudes de vie;

Il est recommandé :

Que la Ville initie et participe à un comité de concertation impliquant les différents groupes d'usagers du réseau cyclable, les principaux acteurs et organismes reconnus ainsi que les villes liées afin de discuter les questions entourant l'utilisation du vélo comme mode de transport actif à Montréal;

et

Que ce comité fasse rapport, annuellement, tant au conseil municipal qu'au conseil d'agglomération, quant au suivi des recommandations de cette consultation publique ainsi que relativement à la situation globale concernant l'utilisation du vélo comme mode de transport actif à Montréal.

R-15

CONSIDÉRANT le nombre élevé de conflits entre les cyclistes et les autres usagers de la route aux intersections;

Il est recommandé :

Que la Ville de Montréal porte une attention particulière à la sécurisation des intersections où le réseau cyclable est implanté.

Ces recommandations ont été adoptées à l'unanimité, en assemblée publique, le 14 mars 2012.

Responsable politique :

M. Michel Bissonnet, membre du comité exécutif, responsable du transport et maire de l'arrondissement de Saint-Léonard

Personnes-ressources de la Ville de Montréal

Direction des transports

M. Claude Carrette, directeur, Direction des transports

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

Mme Katie Tremblay, ingénieure, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

M. Marc-André Lavigne, conseiller en aménagement, Division des transports actifs et collectifs

Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports

Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

Mme Nathalie Valois, agent de police

Direction du greffe

Mme Malika Kammoun, secrétaire d'unité administrative

M. Gilles Grenier, agent de bureau

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 22 septembre 2011 (16)

M. Riley Starr, citoyen cycliste

M. Jean-Yves Gagné, citoyen, usager d'AMM

M. Simon Carreau, citoyen, cycliste

M. Michel Benoît, citoyen, cycliste

M. Philippe Richer, citoyen, usager de scooter à essence

M. Daniel Bibeau, importateur de VÉTS, Daniel Bicycles Inc.

M. Yvon Deslongchamps, citoyen, usager de VÉTS

M. Jeffrey Baker, citoyen, cycliste

M. John Burcombe, citoyen, cycliste

M. Henri Desbiolles, usager d'AMM, représentant du Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

M. Étienne Guindon, citoyen, cycliste

M. Michaël Kowalsky, représentant de Montréal à vélo (MAV)

Mme Sofia Stancioff, citoyenne, cycliste

M. Daniel Noël, citoyen, cycliste

M. Clément Côté, citoyen, cycliste

Mme Maude Landreville, citoyenne

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 26 octobre 2011 (8)

M. François Lauzon, citoyen, cycliste
M. Daniel Bibeau, importateur de VÉTS, Daniel Bicycles Inc.
Mme Martha Bond, citoyen, cycliste
M. André Giguère, citoyen, cycliste
Mme Elena Benavides, citoyen, cycliste
M. Raymond Poissant, citoyen, usager de VÉTS
M. Bertrand Denis, citoyen, cycliste
M. Tom Robinson, citoyen, cycliste

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 27 octobre 2011 (12)

M. Nicolas Thibodeau, citoyen, cycliste
M. Jean-Yves Gagné, usager d'AMM
M. Simon Carreau, représentant de Montréal à vélo (MAV)
M. Loïselle, citoyen, usager d'AMM
M. Henri Desbiolles, usager d'AMM, représentant du Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)
M. Éric Léonard, citoyen, cycliste
M. Réjean Jeté, citoyen, cycliste
M. Luc Leblanc, citoyen, cycliste
Mme Émilie Thuillier et M. Marc-André Gadoury, Élus représentant Projet Montréal
M. Étienne Guindon, citoyen, cycliste
M. Michaël Kowasky et Mme Sofia Stancioff, citoyens, cyclistes
M. Martin Laperle, citoyen

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 23 novembre 2011 (12)

Mme Andréa Perron, conseillère, Office des personnes handicapées du Québec
M. Jean-Sébastien Dufresne, Forum Jeunesse de l'Île de Montréal
M. Bartek Komorowski, consultant et urbaniste
M. Jean-François Pronovost, vice-président, développement et affaires publiques, Vélo Québec
M. Luc Forget, conseiller, Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain ROPMM
Dr Patrick Morency, médecin spécialiste en santé publique, équipe environnement et santé, Direction de la santé publique
M. Daniel Bibeau, Importateur de VÉTS, Daniel Bicycles Inc.
M. Pasquale Lo Mascolo, citoyen cycliste
Mme Louise Harel, chef de l'opposition officielle, et Mme Anie Samson, Maire de l'arrondissement de Villeray-St-Michel-Parc Extension
M. Gilles Bouchard, usager de VÉTS
M. Louis Bourque, citoyen cycliste
M. Diamond, usager de VÉTS

Mémoires reçus sans présentation orale (7)

M. Anthony Frayne, économiste

M. Robert Geoffrion

Mme Sophie Leblanc-Van Neste

M. Jérôme Saunier et Mme Denise Ferron

Association canadienne des médecins pour l'environnement (ACME)

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Québec en forme