

**RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF
AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS
SUR LE PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS**

Mise en contexte

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics a procédé à l'automne 2011 à une consultation sur le partage du réseau cyclable montréalais.

Le rapport de la Commission a été déposé au conseil municipal le 16 avril 2012 ainsi qu'au conseil d'agglomération le 19 avril 2012. Le comité exécutif fut saisi du dossier à sa séance du 9 mai 2012 (CE 12 0686).

Date de la séance d'information publique.....	22 septembre 2011
Date des assemblées publiques de consultation	26, 27 octobre et 23 novembre 2011
Date de l'adoption des recommandations.....	14 mars 2012
Date du dépôt au conseil municipal.....	16 avril 2012
Date du dépôt au conseil d'agglomération.....	19 avril 2012
Date à laquelle le CE fut saisi du dossier.....	9 mai 2012

Commentaires d'ordre général

Le rapport de la commission dresse un portrait de la situation actuelle en ce qui a trait à l'utilisation du réseau cyclable montréalais et à la façon dont la cohabitation se vit entre les différents types d'utilisateurs. À la lumière de cette analyse et des conclusions auxquelles elle en arrive, la Commission a adopté quinze recommandations. Celles-ci visent, dorénavant, à assurer une utilisation optimale du réseau cyclable et une plus grande efficacité des déplacements tout en s'assurant du même coup du caractère sécuritaire des infrastructures cyclables actuelles et à venir.

Dans ce qui suit, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des recommandations émises par la commission.

R-1

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).

Réponse à R-1

Le comité exécutif est favorable à la recommandation de la commission à l'effet de n'autoriser que les clientèles ci-haut mentionnées mais demeure préoccupé quant à la sécurité des patineurs à roues alignées. À l'heure actuelle, ceux-ci ne sont soumis à aucune exigence particulière qui leur assurerait une plus grande sécurité. Aucun équipement de protection n'est requis, ni même d'équipement particulier pour se déplacer la nuit (bandes réfléchissantes, dossards, lumières, etc.) afin de voir et d'être vu.

Devant ce constat, le comité exécutif propose que des démarches soient entreprises rapidement auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) afin de s'assurer que des dispositions visant un encadrement plus sécuritaire de la pratique de cette activité soient déjà à l'étude ou, mieux encore, pris en compte lors d'éventuelles modifications à apporter au Code de la sécurité routière (CSR). Pareilles démarches devraient également être initiées auprès du ministère des Transports du Québec et de la Table québécoise en sécurité routière (TQSR) à laquelle participe la Ville de Montréal.

Quant aux autres catégories d'utilisateurs, le comité exécutif reconnaît qu'il s'agit de la clientèle à privilégier pour circuler légalement sur le réseau cyclable montréalais. Toutefois, et tel qu'il est indiqué dans la recommandation 3, la circulation des *aides à la mobilité motorisées* (AMM) ne pourra être autorisée qu'une fois que les résultats du projet pilote mené par l'Institut national de la santé publique (INSPQ) auront été analysés et évalués par la Ville de Montréal.

R-2

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).

Réponse à R-2

Le comité exécutif est favorable à ce qu'une demande en ce sens soit formulée à l'intention de Transports Canada, du ministère des Transports du Québec et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Le poids de ces appareils, la vitesse élevée qui peut être atteinte et le fait qu'ils se déplacent en utilisant que la seule force motrice les rendent incompatibles avec la vocation première du réseau cyclable qui est destiné aux modes de transport actifs. Ce constat commande qu'une distinction très claire soit apportée entre la bicyclette à assistance électrique qui est munie d'un moteur dont la seule fonction consiste à amplifier le mouvement des pédales et le vélo électrique de type «scooter» qui ne requiert aucune énergie humaine pour être propulsé.

Ces modifications faciliteront l'application d'un éventuel règlement qui interdirait l'accès des vélos électriques de type «scooter» au réseau cyclable montréalais.

R-3

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 suivant la publication des résultats du projet pilote.

Réponse à R-3

Le comité exécutif est favorable à ce que la Ville de Montréal collabore avec l'INSPQ afin que des mesures assurant une plus grande mobilité des personnes qui se déplacent en fauteuil roulant motorisé (AMM) soient instaurées.

Toutefois, il y aura lieu de s'assurer du caractère sécuritaire de ces mesures, tant pour les utilisateurs d'AMM que pour les autres clientèles (piétons et cyclistes). Tel que stipulé dans la recommandation, le comité exécutif est d'avis qu'aucune modification à la réglementation actuelle ne devrait être proposée tant que les résultats du projet pilote n'auront pas été analysés et évalués par les autorités compétentes à la Ville.

R-4

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.)

Réponse à R-4

Le comité exécutif est favorable à l'idée de mandater la Direction des transports afin qu'elle étudie les différentes options qui permettraient de s'assurer d'une certaine uniformité dans les règles de circulation applicables sur l'ensemble du réseau cyclable montréalais.

La Direction des transports devra, dès le début, associer le Service des affaires juridiques et de l'évaluation foncière de la Ville à cette démarche. Celui-ci sera en mesure de bien conseiller la direction sur la nature des amendements à apporter à la réglementation actuelle.

Puisque certains aménagements cyclables sont sous la gouverne d'une autre entité (Parcs Canada, Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain, ministère des Transports du Québec, etc.), une analyse de la réglementation applicable sur chacun de ces territoires devra être réalisée. Par la suite, la Direction des transports évaluera s'il est possible et même souhaitable d'harmoniser les différents types de réglementation qui s'adressent aux utilisateurs du réseau cyclable.

R-5

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

Réponse à R-5

Le comité exécutif reconnaît l'importance de préserver le caractère récréatif des voies cyclables implantées dans les parcs et admet, du même coup, la nécessité d'éviter les conflits potentiels entre les usagers des parcs, qui se déplacent généralement à pied, et ceux du réseau cyclable (cyclistes).

Toutefois, dans certaines conditions particulières, il se peut que l'option la plus intéressante pour l'aménagement d'une voie cyclable demeure le parc, et ce, pour diverses raisons : le lien est à la fois plus direct et plus sécuritaire, il est le moins onéreux à réaliser, il est celui qui occasionne le moins d'impacts et répond le mieux aux attentes de la clientèle cyclistes, etc.

Conséquemment, le comité exécutif est d'avis qu'il n'y a pas lieu de statuer sur le principe d'exclure de façon automatique ou encore de ne plus autoriser aucun nouvel aménagement cyclable dans les parcs et d'en faire une règle absolue. Il s'agit plutôt de

privilégier l'analyse au cas par cas et de choisir l'aménagement optimal qui offre le plus d'avantages, tant en terme de confort que de sécurité.

R-6

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.

Réponse à R-6

En conformité avec les orientations du Plan de transport (2008), la Ville de Montréal favorise et encourage les modes de déplacement actifs dont la marche et le vélo.

Dans ce contexte, le comité exécutif juge essentiel qu'une attention particulière soit apportée lors de la planification et de l'implantation de nouveaux aménagements cyclables aux abords ou en direction des écoles, et ce, afin d'assurer le déplacement sécuritaire des enfants.

R-7

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.

Réponse à R-7

La Direction des transports collige déjà les informations recueillies par le SPVM sur les données d'accidents impliquant des véhicules motorisés pour effectuer ses diagnostics de sécurité. L'analyse de ces données permet de mieux documenter les causes des accidents et d'intervenir par des mesures de sécurisation dans les zones accidentogènes.

Le comité exécutif est favorable à ce que la Direction des transports examine le potentiel d'utilisation des données recueillies par le SIM et Urgences Santé pour lui permettre de dresser un diagnostic plus complet des collisions impliquant les cyclistes et les piétons notamment lorsqu'aucun véhicule motorisé n'a été impliqué.

Conscient que ces nouvelles données ne puissent fournir un portrait suffisamment complet des problématiques de sécurité des cyclistes et des piétons, le Comité exécutif recommande que la Direction des transports explore d'autres méthodes pour recueillir les données sur les conflits entre les divers groupes d'usagers.

Enfin, le comité exécutif est favorable à ce que la Direction des transports réalise un portrait des collisions impliquant des cyclistes en vue d'identifier et d'apporter les correctifs nécessaires et de leur assurer des déplacements sécuritaires sur le réseau cyclable montréalais.

R-8

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.

Réponse à R-8

Le comité exécutif convient de l'importance des campagnes de communication pour rappeler à chacun – piétons, cyclistes, automobilistes – ses droits mais aussi ses responsabilités. Toutefois, de telles campagnes sont souvent fort onéreuses au point où il est essentiel que d'autres partenaires y soient associés.

De son côté, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) initie, à chaque année, de telles campagnes – Opération déneigement, Campagne de sécurité de la rentrée scolaire, Sécurité des piétons et des cyclistes – avec la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Vélo Québec, pour sa part, propose à la Ville depuis deux ans de s'associer à un réseau de partenaires en vue de lancer une vaste campagne pour un meilleur partage de la route. Pour la Ville de Montréal, il s'agit d'une occasion de diffuser un message unique et bien ciblé à peu de frais. Le comité exécutif reconnaît qu'un concept semblable où plusieurs partenaires peuvent être associés est sans aucun doute l'option la plus intéressante pour la Ville de Montréal.

R-9

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 (double sens cyclable) et qu'elle procède à son implantation, le cas échéant;

Et

Que la Ville informe la population de ces nouvelles dispositions.

Réponse à R-9

Le comité exécutif reconnaît la nécessité d'implanter à certains endroits des doubles sens cyclables. D'ailleurs, quelques-uns existent déjà à Montréal depuis quelques années déjà et la Direction des transports de qui relève le mandat de développer le réseau cyclable à Montréal n'écarte pas la possibilité d'en implanter d'autres aux endroits où ils sont requis. Compte tenu du caractère particulier de ce type d'aménagement qui oblige les cyclistes à circuler à contresens de la circulation véhiculaire, des analyses préalables qui garantissent un maximum de sécurité sont nécessaires.

Le comité exécutif précise que l'implantation de nouveaux doubles sens cyclables à Montréal ne requiert aucunement la participation du ministère des Transports du Québec. Celui-ci a édicté des normes d'aménagement que les villes sont tenues de respecter.

R-10

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 le chef de file auprès de la Table de la sécurité routière.

Réponse à R-10

Le concept de «zone de rencontre» n'étant ni défini, ni encadré dans le Code de la sécurité routière, le comité exécutif juge prématuré que la Ville de Montréal invite les arrondissements de même que les villes liées à en développer sur leur territoire respectif.

Le comité exécutif recommande plutôt que la Ville de Montréal poursuive sa participation à la Table québécoise de sécurité routière de même qu'au sein du Groupe de travail sur les transports actifs et alternatifs et qu'elle insiste pour que des normes d'encadrement soient énoncées quant à la façon d'implanter ou d'aménager des «zones de rencontre». Une fois ces paramètres connus, un projet pilote pourrait même voir le jour à Montréal. Ce n'est qu'une fois que l'analyse en serait faite qu'il y aurait lieu de promouvoir son implantation ailleurs sur le territoire montréalais.

R-11

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 la Ville de Montréal, lance des projets pilotes en ce sens.

Réponse à R-11

Le comité exécutif est favorable à l'implantation éventuelle de voies réservées bus-vélos-taxis à Montréal, comme cela existe d'ailleurs dans plusieurs grandes villes canadiennes et européennes. D'ailleurs, cette idée est énoncée dans le Plan de transport adopté en 2008. Depuis, la Direction des transports de la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) collaborent à la mise en place d'un projet pilote en vue d'expérimenter la cohabitation des cyclistes, des autobus et des taxis. Les conclusions permettront de statuer sur l'implantation d'autres projets semblables ailleurs dans la ville.

R-12

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.

Réponse à R-12

Le comité exécutif est favorable à ce que des travaux de mise aux normes sur le réseau cyclable montréalais soient effectués. Depuis plusieurs années déjà, une partie du budget alloué à la Direction des transports pour le développement du réseau cyclable est affectée à la mise aux normes de tronçons cyclables pour lesquels des interventions majeures sont nécessaires ou qui ne répondent plus aux paramètres techniques actuels.

Ces travaux de mise aux normes sont effectués également pour corriger des lacunes dans le réseau ou encore pour sécuriser des sections de tronçons pouvant représenter un risque pour la sécurité des cyclistes.

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.

Réponse à R-13

Le comité exécutif reconnaît qu'il est peu probable que la cible de 400 nouveaux kilomètres de voies cyclables fixée dans le Plan de transport soit atteinte dans les délais prescrits. Le niveau de complexité des nouveaux aménagements cyclables à réaliser et leur coût élevé expliquent en grande partie l'impossibilité d'atteindre cet objectif.

Par ailleurs, le comité exécutif confirme que la planification de nouveaux tronçons cyclables, particulièrement dans l'axe nord-sud, vise à décongestionner certaines voies cyclables déjà fort achalandées actuellement. En effet, des données de comptage recueillies à la hauteur de la rue De Brébeuf, dans le Plateau – Mont-Royal, démontrent

la très grande popularité du réseau cyclable dans l'axe nord-sud. La Ville de Montréal entend proposer d'autres alternatives, notamment par de nouveaux aménagements qui seront réalisés cette année dans les arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Villeray-Saint-Michel – Parc-Extension (Avenue Henri-Julien et rue Lajeunesse) et dans Rosemont-La-Petite-Patrie (rue Saint-Dominique).

À plus long terme, la Ville compte poursuivre l'aménagement d'un lien cyclable dans l'axe de la voie ferrée du Canadien Pacifique et d'en faire une véritable véloroute.

R-14

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.

Réponse à R-14

Le comité exécutif n'est pas favorable à l'idée de mettre sur pied un comité de concertation dont le mandat serait de discuter des questions touchant l'utilisation du vélo à Montréal comme mode de transport actif.

La multitude d'intervenants qui devraient ou souhaiteraient y être associés, si l'on tient compte des groupes cyclistes, des associations de toutes sortes, des groupes environnementaux, en plus des représentants des 19 arrondissements et des 15 villes liées, rendraient inefficace et improductif un tel comité. La Direction des transports, de qui relève la responsabilité de développer le vélo à Montréal, est déjà en contact étroit avec la plupart des ces organisations avec lesquelles elle peut échanger ou obtenir leur avis sur la faisabilité ou encore la réalisation de projets particuliers. Ces mêmes échanges se tiennent sur une base régulière avec les arrondissements et les villes liées. D'où le peu d'intérêt du comité exécutif de formaliser un comité de concertation sur le vélo à Montréal.

R-15

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

Réponse à R-15

Le comité exécutif est favorable à ce qu'une attention particulière soit apportée à la sécurisation des intersections où le réseau cyclable est implanté. La Direction des transports, qui voit à l'implantation du réseau cyclable, est déjà sensibilisée à la sécurité des cyclistes, particulièrement aux intersections.

C'est la raison pour laquelle tout nouvel aménagement cyclable nécessite, au préalable, une analyse du mode de gestion des feux de circulation afin qu'ils demeurent efficaces et sécuritaires pour les cyclistes. Le marquage au sol, la signalisation, l'implantation de saillies (avancées de trottoirs), de sas vélo, etc., sont tous des éléments qui doivent être considérés et pour lesquels la Direction des transports accorde une grande importance.

En conclusion

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics pour la qualité du rapport produit sur le sujet du partage du réseau cyclable montréalais et pour la pertinence des recommandations découlant de leurs travaux.