

PARTAGE DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS AVEC QUI ET COMMENT?

Commentaire de

**L'ASSOCIATION CANADIENNE DES MÉDECINS POUR L'ENVIRONNEMENT
(ACME)**

Présenté à la

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

Dr Éric Notebaert MD MSc

19 octobre 2011



Nous tenons tout d'abord à remercier la *Commission permanente sur le transport et les travaux publics* d'avoir fait suite à une demande citoyenne, et d'avoir mis sur pied l'assemblée publique itinérante qui porte sur le partage du réseau cyclable montréalais. La popularité du vélo comme mode de transport utilitaire à Montréal est en effet en hausse très rapide et les problèmes de congestion sur le réseau se font sentir depuis quelques années sur les axes les plus empruntés.

Nous sommes particulièrement sensibles à l'importance de développer un réseau cyclable sécuritaire, combiné aux diverses mesures d'apaisement de la circulation, afin de diminuer le nombre encore trop élevé d'accidents impliquant non seulement les cyclistes, mais aussi les autres utilisateurs du réseau cyclable.

En premier lieu nous saluons l'effort de la Ville de Montréal qui vise à développer le réseau avec un objectif de 800km à l'horizon 2015. Cependant en observant la carte du réseau tel qu'il est prévu en 2015, il reste encore plusieurs quartiers de Montréal qui seront passablement dépourvus en piste cyclable. Ce sont essentiellement au centre et à l'ouest : Ahuntsic-Cartierville, Ville Saint-Laurent, Côte Saint-Luc, Dorval, Pointe Claire, et à l'est : Saint-Léonard, Anjou et Rivière des Prairies. **Nous croyons que la Ville de Montréal devrait viser un total de 1000km à l'horizon 2015 en couvrant de façon plus adéquate ces parties de la ville.** Il nous semble particulièrement important que ces pistes rejoignent les institutions scolaires afin de favoriser l'utilisation du vélo chez nos enfants qui souffrent de plus en plus de surpoids voire d'obésité. Il est aussi crucial de développer des réseaux cyclables dans les quartiers moins favorisés de la ville où la circulation est souvent plus rapide car elle a lieu sur des artères importantes. La DSP de Montréal nous rappelait encore récemment qu'il y a 5 fois plus d'enfants blessés sur la route à Montréal (piétons et cyclistes) dans les quartiers plus pauvres par rapport aux quartiers plus favorisés.

Par ailleurs il est peut-être temps d'envisager des **pistes cyclables à 4 voies** sur quelques axes les plus empruntés et qui sont saturés aux heures de pointe, soit d'est en ouest, l'axe De Maisonneuve et l'axe Rachel, et du nord au sud, l'axe Brébeuf-Parc de la Fontaine-Berri.

Nous croyons aussi que la ville devrait nettement privilégier les **pistes cyclables** bien isolées des rues par des murets ou trottoirs afin d'augmenter la sécurité des cyclistes. Les bandes cyclables aménagées à même la chaussée exposent les cyclistes à la fois aux véhicules qui circulent et aux ouvertures de portières. De plus, ces bandes sont souvent ignorées des automobilistes et peu visibles par mauvais temps. À défaut d'avoir une piste cyclable en bonne et due forme, une **bande cyclable située entre le trottoir et les véhicules stationnés** demeure une option acceptable car elle protège tout de même mieux les cyclistes.

En ce qui concerne les **chaussées désignées**, elles constituent un choix acceptable dans la mesure où la vitesse de la circulation routière est strictement contrôlée. Nous ne pouvons assez insister sur l'importance dans ces rues de limiter la vitesse à 30km/hre.

Une option dont ne parle pas le document est celle des **rues strictement réservées aux piétons et cyclistes**. Ce type de rues est de plus en plus populaire dans plusieurs villes européennes, car c'est une option qui contribue grandement à la sécurité et à l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

En ce qui concerne les largeurs des différentes voies cyclables, nous recommandons de prévoir les **largeurs maximales** habituellement recommandées, soit : Piste cyclable : 3m - Sentiers polyvalents : 4m - Bande cyclable : 2m.

Nous croyons que le réseau cyclable doit être totalement ouvert aux utilisateurs **de fauteuils roulants non motorisés et d'aide à la mobilité motorisée**. En effet, les trottoirs étant parfois étroits ou inadéquats, les utilisateurs fauteuils roulants, de triporteurs, et de quadriporteurs doivent pouvoir se déplacer sur le réseau cyclable. Il en va de l'accessibilité de ces personnes aux différents services, de la lutte à l'exclusion sociale et, selon nous, d'un principe de justice sociale fondamentale.

De même, deux autres types de transport actif doivent être acceptés sur le réseau : les patineurs à roues alignées et les utilisateurs de planches à roulettes, car ces personnes vont souvent à une vitesse de 15-20km/hre, donc égale à la majorité des cyclistes.

Nous sommes d'avis cependant que tous les **appareils de transport personnel motorisés (ATPM)** qui ne sont pas dédiés aux personnes avec un handicap devraient être interdits sur le réseau. Il est en effet primordial d'envoyer le message clair que réseau est réservé au transport actif et aux personnes avec un handicap qui doivent l'utiliser. Les ATPM roulent en général à une vitesse supérieure aux cyclistes (maximum de 32 km/hre), ils sont plus larges et plus lourds qu'un vélo ordinaire. Ils représentent donc un danger. Si l'on veut que les enfants se sentent en sécurité sur le réseau cyclable, nous ne devons pas y tolérer ce type d'appareils.

Nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Commissaires, de l'attention que vous porterez à ce commentaire.



Dr Éric Notebaert

Membre du CA, Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement.

Montréal, le 19.10.2011
