

Le partage du réseau cyclable montréalais : gardez les scooters et motocyclettes hors des pistes!

Bonjour,

J'aimerais par la présente exprimer mon avis sur le partage du réseau cyclable montréalais, sujet sur lequel nous convie à participer la Commission permanente sur les transports, suite à une demande citoyenne à cet effet. Je suis une doctorante en études urbaines qui étudie les enjeux de transport, et plus encore les alternatives à l'automobile, dans le cadre de ma recherche doctorale, à Montréal et aux Pays-Bas. Mon mémoire aujourd'hui est par contre très loin d'être exhaustif : il se limite à un point très particulier. Je n'ai pas pu assister aux séances d'information, résidant pour l'instant aux Pays-Bas. C'est justement une expérience néerlandaise – à la fois personnelle et académique- qui me pousse à intervenir aujourd'hui.

Les Pays-Bas sont reconnus pour l'étendue de leurs réseaux cyclables et le raffinement de leurs mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers urbains. Pour ce qui est du partage des pistes cyclables, par contre, il y a un problème majeur sur lequel les groupes cyclistes ont maintenant à se mobiliser.

Les pistes cyclables sont accessibles aux vélos électriques de type scooters et aux petites motocyclettes. Au départ, cette décision avait été justifiée par le fait que leur vitesse est plus proche de celle des cyclistes que celle des automobiles. Depuis quelques années, l'expérience montre par contre que les scooters dépassent la limite de vitesse permise sur les pistes cyclables (une récente étude¹ a montré que leur vitesse moyenne était de 37 km/h sur les pistes cyclables, tandis que la limite est de 25), et des motocyclettes pouvant aller beaucoup plus vite les empruntent aussi (jusqu'à 60km/h comme vitesse enregistrée sur les pistes). Ils prennent aussi davantage d'espace dans la piste cyclable que les vélos, et font beaucoup de bruit. Cela apeure beaucoup certains cyclistes, notamment les enfants et personnes âgées (qui sont nombreux à se déplacer en vélo ici), tandis que les pistes cyclables devaient justement leur assurer un sentiment de sécurité vis-à-vis de la circulation motorisée. Mon enfant de 7 ans, par exemple, est terrorisé lorsqu'il entend le bruit d'un scooter ou d'une motocyclette qui arrive derrière lui, peur de ne pas avoir le temps de bien se coller à droite avant que l'engin arrive en trombe. Cela est sans compter les problèmes de pollution accrue en proximité de certains de ces véhicules, en plus de la congestion des pistes cyclables auxquels ils contribuent.

Finalement, avec les rues apaisées et la vitesse de plus en plus élevée des scooters et petites motocyclettes, ces véhicules motorisés sont souvent plus proches de la vitesse des automobiles en ville. Ils nuisent définitivement au sentiment de sécurité et au confort dans les pistes cyclables, éléments qui avaient fait la marque de commerce et le succès des infrastructures néerlandaises.

Des groupes cyclistes comme le Fietserbond Amsterdam sont actuellement en campagne pour changer ce partage des pistes cyclables. Le processus est long, et il y a des résistances. Les scooters ont un sentiment de droit acquis sur l'usage des pistes.

Mon message pour Montréal est donc le suivant : gardez les scooters et motocyclettes hors des pistes et des bandes cyclables!!!

¹ Fietserbond Amsterdam. 2011. *Blauwe brommers op fietspaden. Rapportage van een onderzoek naar de hinder en het gevaar van snorfietzen op fietspaden.*

Merci,
Bien cordialement,
Sophie Leblanc-Van Neste

Doctorante à l'Institut national de recherche scientifique – Centre Urbanisation, Culture, Société
(INRS-UCS, Montréal)
Chercheure en visite à l'Université d'Amsterdam