

## **Le partage du réseau cyclable montréalais : pour une cohabitation harmonieuse**

### **Remarques présentées à la Commission permanente sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation publique**

**par Jérôme Saunier et Denise Ferron**

**Le 17 novembre 2011**

#### **Introduction**

Le réseau cyclable montréalais est un tel atout pour la collectivité qu'il faut tout faire pour que l'ensemble des citoyens en profitent pleinement. Tous les types d'usagers actuels doivent pouvoir continuer à se servir de tous les types de voies cyclables. Il faut prendre acte de la situation actuelle, où les cyclistes côtoient les piétons et les patineurs ainsi que les utilisateurs d'aides à la mobilité ou de scooters électriques, et adopter des mesures concrètes pour faciliter la cohabitation de tous, dans un esprit d'inclusion, sans stigmatiser personne.

Nous estimons que la question du partage du réseau cyclable s'articule autour de quatre grands enjeux : la sécurité, pour l'ensemble des usagers; l'accessibilité, pour les personnes à mobilité réduite; l'environnement, vu le potentiel écologique des véhicules circulant sur les pistes cyclables; et enfin l'utilisation équitable des infrastructures publiques par tous les citoyens.

#### **I. La sécurité**

De manière générale, nous croyons que ce sont la vitesse excessive et le non-respect des règles de civisme et de courtoisie les plus élémentaires qui nuisent à la sécurité sur les pistes cyclables. Ces comportements sont également sources de frictions. Tout le monde est concerné. Faute d'une prise de conscience de ces problèmes par les usagers, il y a lieu d'adopter les mesures qui s'imposent : limiter la vitesse à 20 km/h dans l'ensemble du réseau et exiger la circulation à la file et non en peloton, conformément au *Code de la sécurité routière*. Les cyclistes qui souhaitent faire de la vitesse peuvent utiliser les rues : la vitesse y est limitée à 40 voire 50 km/h. D'ailleurs, certains le font déjà. Ils peuvent aussi utiliser le circuit de l'Île-Notre-Dame. Ces simples mesures contribueraient grandement à améliorer la sécurité et à faciliter la cohabitation.

##### *Le cas des scooters électriques*

Depuis quelques temps, des voix s'élèvent pour dénoncer le danger que les scooters électriques représenteraient pour les autres usagers des pistes cyclables. Ces véhicules seraient trop gros et trop rapides pour partager le réseau avec les bicyclettes traditionnelles. Ils entraîneraient, par leur simple présence, un risque accru de collision. Or les critiques ne citent jamais de chiffres à l'appui de ces affirmations. Quel est le nombre annuel d'accidents impliquant des scooters électriques sur les pistes cyclables? Combien de morts et de blessés les scooters

causent-ils chaque année? En revanche, on ne compte plus le nombre d'accidents impliquant des cyclistes un peu trop téméraires.

Les scooters électriques ne sont pas le danger public que certains brandissent comme un épouvantail. Ils sont même plus sécuritaires que les bicyclettes à certains égards.

### *Le poids, le gabarit et la vitesse*

Le poids, le gabarit et la vitesse des scooters sont de faux problèmes. Prenons l'exemple de la piste cyclable qui longe le fleuve, de Verdun à Lachine : la masse et la vitesse des pelotons de cyclistes qui empiètent sur l'autre voie ou des cyclistes individuels qui roulent à un train d'enfer sur cette piste étroite et encombrée de cyclistes plus lents, de piétons, de quadriporteurs et d'autres usagers comportent un danger plus important que la masse et la vitesse des scooters électriques, qui d'ailleurs ne se déplacent jamais en peloton. Lancés à plus de 40 km/h, ces cyclistes présentent un risque de collision bien plus réel que les scooters, qui sont conçus pour rouler à une vitesse plus modérée.

La vitesse des scooters électriques est plafonnée électroniquement à 32 km/h. La plupart d'entre eux se déplacent en fait à une vitesse inférieure, comparable à celle des vélos ordinaires. Une limitation volontaire à 20 km/h sur les pistes cyclables est d'ailleurs souhaitable pour tous les usagers. Cette vitesse permet de s'arrêter sur une courte distance et supprime le facteur aggravant de la vélocité en cas d'impact. À cet égard, les scooters électriques présentent des avantages car ils sont équipés d'un compteur de vitesse et de freins à disque et à tambour plus efficaces que les freins des bicyclettes. De ce point de vue, ils sont plus sécuritaires que la plupart des vélos ordinaires.

Quant au gabarit des scooters électriques, il ne dépasse pas celui de nombreux autres usagers des pistes cyclables, c'est-à-dire, outre les pelotons susmentionnés, les cyclistes qui circulent côte à côte, les tricycles couchés, les diverses aides à la mobilité (triporteurs, quadriporteurs et fauteuils roulants), les remorques de vélo pour enfants, les groupes de piétons, les patineurs, les poussettes et enfin les chiens, en laisse ou non, accompagnés de leurs propriétaires. Par conséquent, interdire les scooters en raison de leur gabarit créerait un dangereux précédent que l'on pourrait utiliser pour faire interdire à d'autres l'accès aux pistes cyclables. Ne serait-ce que pour cette raison, il faut se garder de souscrire à l'argument fallacieux du gabarit excessif des scooters électriques.

### *La visibilité*

Pour circuler de nuit, les vélos doivent être munis d'une signalisation lumineuse, conformément au *Code de la sécurité routière*. Or la majorité n'en ont pas, ce qui est d'autant plus dangereux que les pistes cyclables ne sont pas toujours bien éclairées, quand elles le sont.

Prenons l'exemple de la piste qui longe le canal de Lachine entre le bassin Peel et la rue des Seigneurs. Ce tronçon très fréquenté donne des sueurs froides au retour du travail pendant le mois de novembre : des bicyclettes dépourvues de signalisation lumineuse surgissent souvent de la noirceur en sens contraire à un mètre de vous sans crier gare. Du point de vue de la visibilité, les scooters électriques sont plus sécuritaires que la plupart des vélos ordinaires, non seulement

sur les pistes cyclables, mais aussi dans les rues, car ils sont équipés d'un phare qui éclaire bien, d'un feu arrière et de clignotants.

En matière de sécurité, on ne saurait donc reprocher aux seuls scooters électriques des caractéristiques que bien des usagers partagent, sans reconnaître par ailleurs les clairs avantages qu'ils présentent sur certains points.

## **II. L'accessibilité**

Tous les citoyens ne sont pas en mesure de se déplacer à bicyclette. C'est pourquoi l'on rencontre sur les voies cyclables, à côté des cyclistes du dimanche et des personnes qui se rendent au travail à vélo, des conducteurs de scooter électrique du dimanche et des personnes qui vont travailler en scooter électrique. De nombreuses personnes à mobilité réduite empruntent aussi les pistes cyclables avec leurs aides à la mobilité.

Certains considèrent que les triporteurs, les quadriporteurs et les fauteuils roulants (électriques ou non) sont trop encombrants sur les pistes cyclables. Ils font valoir que ces aides à la mobilité ne devraient être utilisées que sur les trottoirs. Le *Code de la sécurité routière* ne mentionne pas ces véhicules, mais leurs détracteurs citent parfois les articles 452<sup>1</sup> et 453<sup>2</sup> à l'appui de leurs prétentions. Or les trottoirs sont souvent dans un piteux état, ce qui les rend très inconfortables, sinon impraticables. Quant au bord de la chaussée (ou de la piste), c'est souvent un terrain inégal qui constitue pour cette raison une option encore moins envisageable. Dans ces circonstances, les voies cyclables sont dans bien des cas la meilleure solution dont disposent les personnes à mobilité réduite pour se déplacer.

Quant aux scooters électriques, ils s'avèrent parfois incontournables pour ce groupe d'usagers pour les raisons suivantes :

- les triporteurs et les quadriporteurs ont une autonomie restreinte et une vitesse limitée à 10 km/h, de sorte qu'ils ne permettent pas de parcourir de grandes distances efficacement, contrairement aux scooters;
- le prix des triporteurs et des quadriporteurs s'élève à plusieurs milliers de dollars et les assurances ne les remboursent que partiellement, quand elles le font, alors qu'un scooter électrique peut coûter moins de 1000 \$;
- il faut remplir certains critères pour avoir droit à une aide à la mobilité motorisée.

Selon le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, l'accessibilité universelle est « un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture », dont l'« objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des

---

<sup>1</sup> Lorsqu'un trottoir borde la chaussée, un piéton est tenu de l'utiliser.

En cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir, le piéton peut longer celui-ci sur le bord de la chaussée, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger.

<sup>2</sup> Lorsqu'aucun trottoir ne borde une chaussée, un piéton doit circuler sur le bord de la chaussée et dans le sens contraire de la circulation des véhicules, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger.

limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des *infrastructures urbaines* et des bâtiments »<sup>3</sup>. Au nombre de ces infrastructures, on compte bien entendu les pistes cyclables.

Garantir l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau cyclable serait conforme à la Politique municipale d'accessibilité universelle dont la ville s'est dotée ainsi qu'à la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*<sup>4</sup>. Cette mesure indispensable aurait aussi pour effet de supprimer les doutes qui planent quant au droit légitime de ces personnes de circuler sur les pistes cyclables avec leurs véhicules. En revanche, limiter l'utilisation du réseau aux moyens de transport « actif », c'est-à-dire l'interdire aux moyens de transport « passif » que sont les aides à la mobilité motorisées et les scooters électriques, entraînerait une discrimination absolument contraire à l'objectif d'inclusion visé par la politique d'accessibilité universelle et aux valeurs et principes de respect, d'équité, de justice, de solidarité et d'inclusion énoncés dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*<sup>5</sup>.

La Ville de Montréal doit respecter ses engagements dans ses décisions relatives au partage du réseau cyclable. Elle doit penser aux besoins des personnes à mobilité réduite en matière de déplacement et garantir leur droit d'utiliser les pistes cyclables avec tous leurs véhicules. Il en va du respect des objectifs, principes et valeurs susmentionnés.

### **III. L'environnement**

Le secteur des transports étant l'un des plus polluants, l'avenir est aux véhicules écologiques. La protection de l'environnement et la lutte contre les changements climatiques nécessitent d'ores et déjà et nécessiteront toujours davantage l'utilisation de moyens de transport qui ne fonctionnent pas avec des carburants fossiles. C'est d'ailleurs un des axes de la politique du gouvernement du Québec en la matière. La croissance du réseau cyclable répond aussi à ces préoccupations. En facilitant les déplacements à vélo, on entend réduire le nombre de déplacements en voiture en ville et donc les émissions de gaz à effet de serre. Cette mesure présente également l'avantage de contribuer au désengorgement d'un réseau routier passablement saturé : il y a quatre millions et demi d'automobiles sur les routes du Québec, dont une grande partie dans les rues de la métropole. Les pistes cyclables sont un élément essentiel de la réalisation de ces objectifs d'intérêt public.

Comme les vélos, les véhicules électriques de type scooter entrent dans la catégorie des véhicules non polluants et de petite taille qui peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Comme eux, ils sont silencieux et contribuent ainsi à la lutte contre la pollution sonore. Par conséquent, au lieu d'en limiter l'utilisation, il y a lieu de l'encourager. Cette mesure serait en accord avec la politique susmentionnée du gouvernement et son *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, dont l'un des objectifs est justement la réduction des émissions de gaz à

---

<sup>3</sup> Chapitre 2.5. Nous soulignons.

<sup>4</sup> Paragraphe *f* de l'article 28 : favoriser l'accessibilité universelle dans l'aménagement du territoire ainsi qu'aux bâtiments et aux services municipaux en général.

<sup>5</sup> Article 3 : Le respect, la justice et l'équité sont des valeurs desquelles découle une volonté collective de renforcer et de consolider Montréal en tant que ville démocratique, solidaire et inclusive.

effet de serre, de même qu'avec les engagements de la Ville de Montréal en matière de développement durable<sup>6</sup>.

À l'instar des vélos, les scooters électriques contribuent à réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports. Ils offrent une option de mobilité durable que l'on ne saurait négliger. C'est pourquoi il faut en faciliter l'utilisation autant que possible. En tant que pionniers dans ce domaine, les conducteurs de scooters électriques doivent continuer à jouir de la possibilité de circuler sur les pistes cyclables pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de développement durable<sup>7</sup>. Il est à craindre qu'une interdiction en dissuade plus d'un de continuer dans cette voie prometteuse, car les rues ne sont pas de tout repos pour qui ne circule pas à plus de 32 km/h.

Encore une fois, la Ville de Montréal doit respecter ses engagements dans ses décisions relatives au partage du réseau cyclable, d'autant plus que la protection de l'environnement fait l'objet d'un fort consensus au sein de la population. Elle ne saurait donner la fâcheuse impression de revenir en arrière au lieu de favoriser un avenir sans pétrole.

#### **IV. L'utilisation équitable des infrastructures publiques par tous les citoyens**

L'un des principaux enjeux de ce débat, qu'on mentionne rarement mais qui est bien réel, se résume à une vulgaire question de sous : en tant que contribuables, les utilisateurs d'aides à la mobilité et les conducteurs de scooters électriques ont le droit de se servir raisonnablement des infrastructures publiques qu'ils paient de leur poche (sauf, évidemment, les « chemins à accès limité » au sens du *Code de sécurité routière*). Il serait inéquitable de leur enlever ce droit fondamental alors qu'ils contribuent financièrement à la construction et à l'entretien des pistes cyclables. Les usagers de moyens de transport « actif » ne sont pas les seuls à payer. Raison de plus pour inscrire dans la réglementation municipale le droit de tous les usagers actuels d'utiliser les pistes cyclables afin que personne ne s'avise de le remettre en cause à l'avenir.

#### **Conclusion**

Avec qui et comment partager le réseau cyclable montréalais? Avec tous les citoyens qui l'utilisent à des fins récréatives ou utilitaires, quel que soit leur véhicule. Le partage de ce bien public inestimable doit être inclusif et ne stigmatiser personne. Il doit se faire dans le respect de tous et tenir compte des différences que présentent les usagers. Il doit être conforme aux engagements de la ville en matière d'accessibilité universelle et de développement durable qui

---

<sup>6</sup> Article 25 de la *Charte montréalaise des droits et responsabilités* (nous soulignons) :

c) favoriser l'amélioration constante de la *qualité de l'air*, des eaux riveraines et des sols de la ville;  
d) favoriser le transport en commun et *les modes de transport ayant pour effet de limiter l'usage de la voiture en milieu urbain*;

[...]  
g) prendre des mesures visant à limiter les *nuisances abusives issues du bruit et de la circulation*, contrôler celles découlant du dépôt des ordures et promouvoir auprès des citoyennes et des citoyens un comportement civique responsable et respectueux des milieux de vie et de l'environnement.

<sup>7</sup> Article 23 de la *Charte montréalaise des droits et responsabilités* : Les citoyennes et les citoyens jouissent de droits en matière d'environnement et de développement durable et participent, avec l'administration municipale, à un effort collectif visant à assurer la jouissance de tels droits. Ils y contribuent en posant des gestes compatibles avec les engagements énoncés au présent chapitre, notamment par une consommation responsable de l'eau.

sont énoncés dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*. Saisissons l'occasion de mettre au rencart les perceptions négatives et fausses, et favorisons la cohabitation harmonieuse des usagers dans un réseau ouvert à tous, en l'inscrivant fermement dans l'identité montréalaise et dans la réglementation municipale.

## **Recommandations**

1. Garantir l'accès des voies cyclables à l'ensemble des usagers actuels ainsi que l'accessibilité universelle en modifiant la réglementation en vigueur, et notamment :

a) l'article 24<sup>8</sup> du *Règlement sur la circulation et le stationnement* (C-4.1) de la Ville de Montréal;

b) la réglementation connexe des nouveaux arrondissements et des villes liées.

2. Demander instamment à la SAAQ de tenir compte, dans sa réglementation actuelle et à venir, des règles d'accès au plus grand réseau cyclable du Québec.

3. Limiter la vitesse à 20 km/h sur les pistes cyclables et y exiger la circulation à la file, conformément au *Code de la sécurité routière*; installer une signalisation à cet effet.

4. Élargir les pistes cyclables aux endroits qui le permettent pour tenir compte de la hausse de l'achalandage et améliorer l'éclairage public.

5. Sensibiliser l'ensemble des usagers aux divers types de véhicules autorisés à circuler sur les voies cyclables pour dissiper les mythes et les fausses perceptions.

---

<sup>8</sup> Dans une voie cyclable, il est interdit de circuler autrement qu'à bicyclette ou en patins à roulettes.

Les personnes qui circulent en patins à roulettes dans une voie cyclable doivent se conformer aux dispositions du Code relatives à la circulation des bicyclettes.