



Mémoire présenté par le Forum jeunesse de l'île de Montréal

Comme sur des roulettes

À la Commission sur le transport et les travaux publics

Dans le cadre de la consultation publique « Le partage du réseau cyclable montréalais : avec qui et comment? »

Octobre 2011

Table des matières

<i>Introduction</i>	1
1. <i>POUR UN RÉSEAU CYCLABLE BONIFIÉ</i>	2
Le vélo connaît une popularité croissante	2
Un potentiel exponentiel	3
Le vélo chez les enfants et les adolescents	3
2. <i>POUR UN RÉSEAU CONÇU EN FONCTION DE SES UTILISATEURS</i>	4
Un réseau développé en fonction des usagers	4
Les scooters électriques et les aides à la mobilité motorisées	5
3. <i>POUR UN RÉSEAU SÉCURITAIRE</i>	5
Les aménagements	7
Le Code la route	8
Le partage de la voie publique	9
<i>Conclusion</i>	10
<i>Liste des recommandations</i>	11

Introduction

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM) répond à l'invitation de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal de se pencher sur la problématique de la compatibilité entre les différents modes de déplacement sur les voies du réseau cyclable montréalais. Conçu à l'origine pour répondre aux besoins des cyclistes, le réseau est présentement utilisé par des patineurs, des « trottineurs », des « skaters » et des personnes utilisant une aide à la mobilité motorisée, sans oublier les adeptes du scooter électrique, à l'origine les premiers visés par cette consultation.

Le FJÎM, un organisme de concertation de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal, représente plus de 500 groupes jeunesse de la région provenant des milieux étudiant, socioéconomique, sociocommunautaire, des arts et de la culture, de l'environnement ainsi que des sports et loisirs. Au cours des dernières années, le Forum jeunesse a placé le déploiement du réseau cyclable comme l'un des éléments clés de sa vision en matière de transport. Cet élément est inscrit dans le *Montréal de ma génération en action 2010-2015* sous la forme suivante « Poursuivre le développement du réseau cyclable en fonction des différents usages afin de favoriser le partage harmonieux et sécuritaire de l'espace ».

Le FJÎM est donc heureux de se prononcer sur la question du partage du réseau cyclable et de profiter de l'occasion pour proposer quelques recommandations pour le développement d'un réseau qui soit agréable **pour tous**. Le FJÎM est particulièrement interpellé par la présente consultation, car si les statistiques récemment publiées par Vélo Québec sont encourageantes quant à l'augmentation de la pratique du vélo, elles le sont moins quant à la relève d'une jeune génération cycliste.

Le FJÎM, à plusieurs reprises par le passé, a demandé la bonification du réseau entre autres pour améliorer les connexions au centre-ville, aux institutions d'enseignement et aux pôles d'emploi. De manière générale, il souhaite davantage de stationnements pour vélos ainsi qu'une meilleure intermodalité avec le transport en commun.

Le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal reconnaît le vélo comme une composante essentielle du système de transport¹ tandis que le Plan de transport de la Ville prévoyait le développement de 800 kilomètres de voies cyclables d'ici 2015² desquels 265 kilomètres doivent voir le jour. Selon le FJÎM, il est temps de passer aux transports actifs à la vitesse grand V si on ne veut pas être dépassé!

¹ VILLE DE MONTRÉAL, *Plan d'urbanisme*, Le Plan reconnaît le vélo « comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements : travail, étude, magasinage, loisirs », 2004, page 55, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/051212_2_2.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

² VILLE DE MONTRÉAL, *Plan de transport, Chantier 13*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,7761647&_dad=portal&_schema=PORTAL (consulté le 29 septembre 2011).

1. POUR UN RÉSEAU CYCLABLE BONIFIÉ

Le vélo connaît une popularité croissante

Le FJÎM est ravi de constater que les récents investissements de la Ville dans le réseau cyclable et dans une flotte de vélos en libre-service (Bixi) semblent provoquer un engouement cycliste quasi inespéré :

«À Montréal, la fréquentation de la piste de la rue De Brébeuf continue d'augmenter [...] bien que l'on frôle la saturation depuis des années. De juin à septembre 2010, le débit quotidien moyen est de 4 000 cyclistes avec des pointes à 7 000. [...] La bande cyclable de la rue Saint-Urbain, à sens unique en direction du centre-ville montréalais, voit en 2010 défiler plus d'un demi-million de cyclistes. [...] Pendant ce temps, plus d'un million de cyclistes roulent sur la piste Claire-Morissette, boulevard De Maisonneuve, entre les rues Peel et Stanley. L'ouverture de cette piste multiplie par cinq l'achalandage sur le boulevard De Maisonneuve [...]»³

LE RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS

Sans compter les 4 100 km de rues du réseau routier, le réseau cyclable montréalais compte actuellement 535 km de voies cyclables, dont 31 km sont déneigés l'hiver.

Il existe quatre types de voies à Montréal :

- Les pistes cyclables (46 % du réseau) : par exemple le long du canal Lachine
- Les bandes cyclables (19 %) : voies réservées avec un marquage au sol
- Les chaussées désignées (18,7 %) : rues partagées officiellement avec les automobilistes, par exemple rue Milton
- Les sentiers polyvalents (16,2 %) : par exemple le chemin du Mont-Royal

Sous peine d'amende, il est interdit de rouler plus de 100 mètres sur les trottoirs de la Ville de Montréal, sauf pour les enfants de moins de 12 ans.

Déjà en 2005, le FJÎM disait : « [...] il ne faudrait pas négliger l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Il y a des gains importants à réaliser de ce côté en développant de nouvelles pistes cyclables utilitaires [...]»⁴.

Le vélo devient un mode de déplacement de plus en plus populaire à titre de moyen de transport au quotidien, et non plus seulement un loisir. À Montréal, aujourd'hui, 53 % des cyclistes utilisent leur vélo comme moyen de transport au quotidien alors qu'en 2000, ils étaient seulement 25 %. Notons que 22 % des cyclistes montréalais voient le vélo comme leur principal moyen de transport. On dit d'ailleurs observer des pics d'achalandage aux heures de pointe du matin et de l'après-midi sur plusieurs pistes de la métropole, ainsi qu'une affluence plus importante la semaine que la fin de semaine.

Cet achalandage, bien que positif pour le bilan d'émissions de CO₂, suscite son lot de conflits. Peut-être est-ce inhérent à tout trafic? En tous les cas, cela soulève la question de la priorité des utilisateurs sur les voies cyclables et des balises à respecter pour rouler en toute sécurité.

³ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 20, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

⁴ FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, *Mémoire du FJÎM sur le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa*, 2005, p. 9.

Un potentiel exponentiel

Montréal, de par la haute densité de ses quartiers centraux et malgré l'hiver, offre un fort potentiel d'utilisation de son réseau cyclable, actuel et projeté. Vélo Québec croit que la part modale du vélo pourrait augmenter de façon significative si l'on considère le pourcentage élevé de gens ayant déjà fait du vélo et travaillant à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. D'ailleurs, une étude démontre que 18 % des déplacements effectués en automobile sur l'île de Montréal pourraient théoriquement se faire à vélo⁵. Rappelons que plus du tiers des déplacements de moins de 1 km à Montréal sont effectués en automobile.

Les améliorations que compte implanter l'AMT pour que ses trains de banlieue puissent transporter des vélos de même que les problèmes de congestion routière, qui ne semblent pas près de se résoudre, vont peut-être mener plus de cyclistes vers le centre-ville.

Montréal pourrait augmenter significativement l'utilisation de la marche ou du vélo, ce que l'on observe en Europe va également dans ce sens. À titre d'exemple, les Néerlandais effectuent 46 % de leurs déplacements à pied ou à vélo et les Allemands, 34 %. À l'échelle des villes, à Copenhague, 37 % des déplacements vers le travail se font à vélo et l'on vise 50 % pour 2015⁶. À Montréal ce taux est de 18 %.

Considérant qu'une augmentation rapide de l'achalandage dans un réseau déjà près de la saturation ne peut qu'exacerber les tensions vécues entre les différents utilisateurs pour le partage de l'espace,

Le FJÎM recommande que le réseau cyclable de Montréal soit développé au-delà de 800 kilomètres de voies cyclables prévus pour 2015.

Le vélo chez les enfants et les adolescents

84 % des Québécois de moins de 18 ans ont ainsi enfourché leur bicyclette en 2010. Soulignons qu'il n'en est pas de même partout : c'est à peine 29 % des jeunes Américains de 6 à 17 ans qui montent à vélo en 2009, alors que ce pourcentage, en 2007, pour la Nouvelle-Zélande est d'un peu plus de 60 %⁷.

Le taux de cyclistes chez les enfants et les adolescents a chuté de 9 % en cinq ans au Québec pour atteindre 84 % en 2010. On note également une baisse des jeunes cyclistes assidus. Ainsi, en 2000, 75 % des cyclistes de 6 à 17 ans faisaient du vélo au moins une fois par semaine alors qu'en 2010, ce ne sont plus que 59 % d'entre eux. Marcher ou aller à l'école à vélo constitue des façons simples de bouger. Or, moins d'un enfant sur cinq utilise son vélo pour se rendre à l'école à l'occasion.⁸

Que ce soit pour des raisons de santé publique, environnementale ou pour l'intégration des règles de sécurité, le FJÎM souhaite que l'habitude du transport actif dans toutes ses formes soit prise dès le plus jeune âge.

⁵ Godefroy, F. *Méthodologie de caractérisation du vélopartage et d'estimation du marché potentiel du vélo à Montréal*, mémoire (M. Sc. A.), École Polytechnique de Montréal, 2011.

⁶ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 25, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

⁷ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 24, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

⁸ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 4, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

Le FJÎM recommande de mener des campagnes de sensibilisation ciblées envers les enfants, les adolescents et leurs parents pour promouvoir le transport actif au quotidien.

2. POUR UN RÉSEAU CONÇU EN FONCTION DE SES UTILISATEURS

Un réseau développé en fonction des usagers

Le FJÎM considère que les aménagements en faveur du transport actif roulant requièrent une réflexion incluant les différents usagers pour s'assurer du développement d'un réseau de circulation sécuritaire, utilitaire et accessible.

Le développement du réseau cyclable doit prendre en compte en priorité le cycliste plutôt que de tenter de limiter ses impacts sur la circulation automobile. Il faut développer un réseau qui s'appuie sur les circuits déjà fréquentés par les cyclistes plutôt que de tenter de changer leur parcours. Les résultats de l'étude de Jacob Larsen, de l'Université McGill, démontre l'importance de connecter de longues voies cyclables entre elles, surtout près des artères achalandées⁹. L'utilisation de critères objectifs pourrait être une piste de solution sur laquelle la Ville devrait se baser pour le développement du réseau.

Le FJÎM souhaite que la planification d'aires TOD (Transit-oriented development) prévue dans le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, soit l'occasion de mettre de l'avant la place des piétons et des cyclistes.

Le FJÎM recommande que le trajet des voies cyclables s'appuie sur les circuits déjà fréquentés par les cyclistes et n'allonge pas le parcours des utilisateurs.

AMM

Est considéré comme aide à la mobilité, tout appareil visant à faciliter ou à permettre les déplacements individuels : canne, marchette, etc. Les aides à la mobilité motorisées (AMM) sont mues électriquement et regroupent les fauteuils motorisés, triporteurs et quadriporteurs.

Scooters et vélos électriques.

En vertu de la loi canadienne, ces véhicules peuvent être propulsés soit par l'effort musculaire, soit par un moteur, ou par un mélange des deux. Leur vitesse maximale ne devrait pas excéder 32 km/heure et leur principal signe distinctif est qu'ils sont munis de pédales.¹⁰ Les provinces peuvent ajouter des restrictions supplémentaires à la définition. Le Québec utilise la définition telle quelle, mais demande que les usagers portent un casque, aient au moins 18 ans, ou 14 ans s'ils sont titulaires d'un permis de conduire de cyclomoteur. Dans les autres provinces du Canada, ce type de véhicule est admis dans les voies cyclables.¹¹

⁹ JACOB LARSEN, *Beyond the Bike Lane: An Analysis of Cyclists' Travel Behavior in Montreal & A Methodology for Locating New Routes*, mémoire de maîtrise en urbanisme, supervisé par Ahmed El-Geneidy, École d'urbanisme de McGill, avril 2010.

¹⁰ GOUVERNEMENT DU CANADA, *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, chapitre 1038, <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-crc-ch1038.htm> (consulté le 21 octobre 2011).

¹¹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Code de la sécurité routière, L.R.Q., chapitre C-24.2, article 492.2, <http://www.canlii.org/fr/qc/legis/lois/lrq-c-c-24.2/derniere/lrq-c-c-24.2.html> (consulté le 21 octobre 2011).

Les scooters électriques et les aides à la mobilité motorisées

Si les voies cyclables sont destinées au transport actif roulant, il serait normal que les véhicules n'impliquant aucun effort physique n'aient pas le droit d'y circuler. En effet, bien que munis de pédales, rares sont les scooters électriques qui permettent véritablement de pédaler.

En ce qui concerne les utilisateurs d'aides à la mobilité, selon le *Code de la sécurité routière*, ils n'ont pas le statut de véhicule routier et leurs usagers ne sont pas des piétons au sens strict du terme. Nombreux sont ceux qui utilisent les voies cyclables. Dans une perspective d'accessibilité universelle, le FJÎM suggère qu'on permette la circulation des AMM sur le réseau cyclable jusqu'au jour où il sera possible à leurs utilisateurs de circuler partout, sur des trottoirs larges et accueillants.

Le FJÎM recommande que le réseau cyclable soit pensé pour des fins de transport actif roulant et que les amendements nécessaires soient apportés au code de la route pour en interdire l'accès aux scooters électriques.

Le FJÎM recommande que les autorités et les usagers fassent preuve de tolérance à l'égard des aides à la mobilité motorisées.

3. POUR UN RÉSEAU SÉCURITAIRE

Lorsqu'on demande aux Québécois ce qui les retient d'utiliser le vélo comme moyen de transport, quatre personnes sur dix invoquent le risque d'accident ou de blessure. Le tiers des cyclistes voit là un facteur dissuasif. Cette perception ne correspond pas tout à fait à la réalité : en 2009, on déplore un décès pour 120 millions de kilomètres parcourus à vélo au Québec. Il faut garder à l'esprit que les cyclistes sont victimes d'accidents graves et mortels 3 fois moins souvent que les piétons et 23 fois moins souvent que les automobilistes.

«De 1987 à 2010, le nombre total de vélos a plus que doublé au Québec. Quant au nombre de cyclistes réguliers, il a augmenté de 50 %. Pourtant, on a constaté, parallèlement, une diminution de 58 % du nombre de décès reliés aux accidents cyclistes. De plus, les blessures graves ont chuté de 72 % et les blessures légères, de 52 %.»¹²

De plus, il est prouvé que la proportion d'accidents diminue avec une augmentation du nombre de cyclistes¹³. Soulignons que plus de deux Québécois sur trois seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. Les cyclistes fréquentent ainsi plus volontiers les voies cyclables et les routes à faible circulation, les déplacements à vélo y sont même concentrés à 86 %.

Ainsi, selon le FJÎM, si l'on veut augmenter la pratique des transports actifs et convaincre les plus réticents, il faut d'une part contrer la croyance populaire qui fait du vélo un sport dangereux, par

¹² VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 15, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

¹³ VÉLO QUÉBEC, *Mode d'emploi Mon école à pied à vélo*, Vélo Québec : « Il est prouvé scientifiquement que plus les gens marchent et utilisent leur vélo, plus la pratique de la marche et du cyclisme devient sécuritaire », Page 8 http://www.velo.qc.ca/transport-actif/a_ecole/Mode-demploi (consulté le 29 septembre 2011).

exemple, en diversifiant le paysage médiatique par des campagnes de promotion visant une variété de clientèles, et, d'autre part, développer un réseau accueillant pour cette diversité de clientèles, hommes et femmes, familles, jeunes et vieux, etc.

Les aménagements

La mise en place d'infrastructures semble encourager la pratique de ce mode de transport. De plus, une augmentation du nombre de cyclistes tant à rendre plus sécuritaire la pratique, cela s'explique en partie par le fait qu'un nombre plus important de cyclistes amène des modifications aux comportements des automobilistes. Le FJÎM se réjouit de voir davantage de voies cyclables.

Cela dit, en aucun cas, les cyclistes ne devraient y être relégués sous prétexte qu'elles sont plus sécuritaires. Autrement dit, bien que nous nous réjouissons des aménagements prévus, par exemple, sur l'avenue Laurier Est, nous trouvons dommage que les voies réservées, par exemple sur le boulevard Saint-Joseph, excluent les vélos, rendant ces voies impraticables aux cyclistes pendant les heures de pointe¹⁴. Le FJÎM valorise une cohabitation, encore plus lorsqu'il est question de transport collectif et de transport actif. De plus, dans une logique intermodale, la cohabitation doit être valorisée. Il existe des voies réservées vélo-bus dans plusieurs pays d'Europe et la complémentarité de ces deux modes peut se faire avec des infrastructures adaptées.

Le FJÎM apprend que la Société de transport de Montréal, de concert avec la ville de Montréal, fera passer les voies réservées de 84,2 km à plus de 350 km¹⁵. Le Forum jeunesse est contre le retrait de plus de 350 km au réseau routier cyclable.

Le FJÎM recommande d'autoriser le transport actif roulant dans les voies réservées aux autobus et taxis.

Le réseau cyclable existant a grand besoin d'être entretenu et amélioré en vue d'accroître non seulement la fluidité de la circulation sur les pistes cyclables, mais également la sécurité des utilisateurs de ces mêmes pistes. Certains tronçons souffrent actuellement d'une signalisation déficiente (pistes non balisées), d'une chaussée en très mauvais état ou d'une chaussée trop étroite, rendant périlleux tout dépassement, voire croisement, à de nombreux endroits.

Le FJÎM remarque que les voies cyclables étant aussi utilisées pour le loisir et pas seulement en vélo, il faudrait les caractériser davantage. Ainsi, il pourrait y avoir des voies conçues pour l'entraînement, d'autres pour la promenade et enfin, certaines pour circuler entre deux points.

Le FJÎM recommande de développer prioritairement le réseau cyclable en considérant le vélo comme un moyen de transport tout en prenant en compte les autres utilisations tels le loisir et l'entraînement.

Le FJÎM remarque aussi que dans les grands parcs tels que Central Park (New York), Vondel Park (Amsterdam) et également dans le parc du Mont-Royal, les larges sentiers permettent une cohabitation relativement paisible des différents usagers : marcheurs, joggeurs, cyclistes, etc.

«Pour être efficaces, les interventions visant à améliorer la sécurité routière des cyclistes doivent être systémiques et non pas viser uniquement les sites les plus dangereux [...]. On peut citer, par exemple, la réduction de la circulation automobile, les mesures pour diminuer le volume et la vitesse

¹⁴ Selon le Code de la sécurité routière du Québec, les vélos n'ont pas le droit de circuler dans les voies réservées pour bus ni entre deux voies. Ce dernier aspect rend le couloir à gauche de la voie réservée impraticable.

¹⁵ SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Mémoire - L'industrie montréalaise du taxi, partenaire incontournable du cocktail transport et du mouvement collectif, présenté à la Commission du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement de la Ville de Montréal*, novembre 2010. http://www.stm.info/en-bref/memoire_industrie_monrealaise_du_taxi.pdf (consulté le 29 septembre 2011)

de la circulation de transit, les aménagements donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes ou aux autobus, etc.». ¹⁶

À ce titre, le FJÎM aimerait saluer la mise en place de feux et de *sas vélos* [ces zones réservées aux cyclistes aux intersections] puisqu'ils permettent des traversées sécuritaires, à la fois pour les vélos, les piétons et les véhicules. Cependant le manque d'éclairage de plusieurs voies cyclables dont celle le long de la rue Notre-Dame ne permettent pas une pratique sécuritaire.

Le FJÎM recommande d'améliorer les aménagements du réseau cyclable notamment par un meilleur éclairage et l'ajout de sas vélos.

Le FJÎM recommande que, dans le design des voies cyclables, l'espace minimal requis pour les utilisateurs soit plus large.

Le Code de la sécurité routière

Parce que les utilisateurs du réseau ne sont pas seuls sur la place publique, un minimum de respect et de règles sont à respecter. Le Forum jeunesse partage la préoccupation de la Table québécoise de la sécurité routière concernant un assouplissement de certaines règles de circulation concernant les cyclistes ¹⁷. Tenus de rouler dans des pistes développées dans les grands parcs et pour les relier entre eux ou dans des rues pensées en fonction de l'automobile, les cyclistes sont aussi tenus de respecter un code réglementaire qui favorise généralement les conducteurs de véhicules motorisés. Très peu de règles visent ainsi les usagers du réseau cyclable entre eux. On demande aux cyclistes de respecter le piéton et l'automobiliste tout en leur accordant très peu de reconnaissance dans l'environnement général. Le Forum jeunesse est inquiet de voir la communauté cycliste et ses complices sur roues se braquer et le fossé se creuser entre les automobilistes, si on augmente la répression sans logique apparente ¹⁸.

Le Code de la sécurité routière et son application mériteraient une réflexion. Le Forum jeunesse, sans donner son appui inconditionnel à l'un des changements présentés, croit qu'ils méritent d'être évalués.

- Permettre de rouler à contresens dans certaines rues à sens unique pour optimiser les parcours des cyclistes, comme le font plusieurs villes européennes.
- Permettre au «longboards» de rouler sur la rue ou dans les pistes ; actuellement ils sont interdits sur la rue, sur les trottoirs, dans les pistes.
- Préciser quelle signalisation doit être suivie par les cyclistes, celles des piétons ou celles des automobilistes.
- Préciser où un cycliste doit se mettre lorsqu'un véhicule s'apprête à faire un virage à droite.
- Permettre aux cyclistes de tourner à droite sur un feu rouge.

¹⁶ MORENCY, Patrick, et CLOUTIER, Marie-Soleil, *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*, 2005, page 27.

¹⁷ TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *2e rapport de recommandations, pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, 2009, p. 27.

¹⁸ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, « En 2005, le Service de police de la Ville de Montréal a remis 1 800 contraventions aux cyclistes, soit 0,5 % du total de 325 000 contraventions émises pour des infractions au Code de la sécurité routière. Il s'agit d'une augmentation de moitié par rapport aux 1 200 à 1 300 contraventions émises annuellement de 2002 à 2004. », Page 42, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

L'ensemble de ces pistes de réflexion a le mérite de considérer la réalité cycliste. Le Forum jeunesse croit qu'une réflexion collective doit avoir lieu, afin de donner une réelle place aux cyclistes et rendre la pratique du vélo plus attrayante et concurrentielle à la voiture.

Le FJÎM recommande que le Code de la sécurité routière et son application soient revus pour tenir compte de l'essor de l'utilisation du vélo et des autres formes de transport actif roulant.

Le FJÎM recommande une tolérance policière accrue à l'égard des usagers vulnérables de la route (cyclistes et autres).

Le partage de la voie publique

Le FJÎM constate que si la question du partage du réseau cyclable se pose entre ses utilisateurs, on ne peut pour autant oblitérer la question du partage avec les autres usagers de la route. Les tensions vécues entre patineurs, cyclistes, scooters et autres sont sans doute exacerbées par le stress d'avoir également à gérer la menace du trafic automobile et l'insouciance des piétons.

Soulignons au passage que plusieurs règlements, bafoués par les automobilistes, mettent la vie des cyclistes en danger et semblent peu appliqués¹⁹ : ralentir si le dépassement n'est pas sécuritaire, signaler ses intentions avec les clignotants, vérifier avant d'ouvrir sa portière, conserver une distance d'au moins un mètre du cycliste, éviter de stationner à moins de 5 mètres des intersections, etc.

«De 1990 à 2005, cinq décès sur six (84 %) résultent d'accidents impliquant un véhicule automobile. Dans la moitié des cas (49 %), les cyclistes sont entrés en collision avec une voiture; dans 30 % des cas, il s'agit d'un camion. Les collisions entre deux bicyclettes ou avec un piéton sont rarissimes : elles comptent pour un peu plus de 3 % des cas. Enfin, 13 % des décès résultent de chutes ou de collisions avec des objets fixes.»²⁰

Le FJÎM recommande une campagne d'éducation au partage de la route et à la courtoisie pour tous les usagers.

¹⁹ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, de 2001 à 2004, les corps policiers du Québec ont émis un total de 13 contraventions en vertu de l'article 341 du Code de la sécurité routière. Cette disposition stipule : « Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger. » À titre de comparaison, un demi-million de contraventions pour excès de vitesse ont été données annuellement, au cours de cette même période. Notons que pour éviter que les cyclistes paralysent la circulation, l'article 344 stipule : « Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne [...], dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser [...] une bicyclette. », Page 40, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

²⁰ VÉLO QUÉBEC, *État du vélo en 2010*, Page 15, 2010, http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (consulté le 29 septembre 2011).

Conclusion

Le nombre croissant de cyclistes et la multiplication des modes de transport actifs roulants nécessitent de revoir notre manière de penser la circulation dans notre ville. Le cycliste, au même titre que l'automobiliste, doit être au centre de notre réflexion. Une plus grande cohérence ne pourra que favoriser l'augmentation de la popularité des modes de transport actif roulant.

Le Forum jeunesse souhaite que seuls les modes de transport actif roulant soient permis sur les pistes cyclables tout en tolérant les aides à la mobilité motorisée. Au-delà de la question des usagers du réseau cyclable, le Forum jeunesse souhaite que la Ville de Montréal relève trois défis :

- poursuivre et bonifier le développement du réseau cyclable;
- penser le réseau cyclable de manière optimale pour les utilisateurs;
- favoriser une meilleure cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons sur les réseaux cyclables.

Dans toute la ville, et pas seulement dans le réseau, les vélos et les autres transports actifs roulants nécessitent plus d'espace : espace de circulation dans la rue avec les automobiles, espace de dépassement, espaces de stationnement et espace médiatique.

Liste des recommandations

1. *POUR UN RÉSEAU CYCLABLE BONIFIÉ*

Le FJÎM recommande que le réseau cyclable de Montréal soit développé au-delà de 800 kilomètres de voies cyclables prévus pour 2015.

Le FJÎM recommande de mener des campagnes de sensibilisation ciblées envers les enfants, les adolescents et leurs parents pour promouvoir le transport actif au quotidien.

2. *POUR UN RÉSEAU CONÇU EN FONCTION DE SES UTILISATEURS*

Le FJÎM recommande que le trajet des voies cyclables s'appuie sur les circuits déjà fréquentés par les cyclistes et n'allonge pas le parcours des utilisateurs.

Le FJÎM recommande que le réseau cyclable soit pensé pour des fins de transport actif roulant et que les amendements nécessaires soient apportés au code de la route pour en interdire l'accès aux scooters électriques.

Le FJÎM recommande que les autorités et les usagers fassent preuve de tolérance à l'égard des aides à la mobilité motorisées.

3. *POUR UN RÉSEAU SÉCURITAIRE*

Le FJÎM recommande d'autoriser le transport actif roulant dans les voies réservées aux autobus et taxis.

Le FJÎM recommande de développer prioritairement le réseau cyclable en considérant le vélo comme un moyen de transport tout en prenant en compte les autres utilisations tels le loisir et l'entraînement.

Le FJÎM recommande d'améliorer les aménagements du réseau cyclable notamment par un meilleur éclairage et l'ajout de sas vélos.

Le FJÎM recommande que, dans le design des voies cyclables, l'espace minimal requis pour les utilisateurs soit plus large.

Le FJÎM recommande que le Code de la sécurité routière et son application soient revus pour tenir compte de l'essor de l'utilisation du vélo et des autres formes de transport actif roulant.

Le FJÎM recommande une tolérance policière accrue à l'égard des usagers vulnérables de la route (cyclistes et autres).

Le FJÎM recommande une campagne d'éducation au partage de la route et à la courtoisie pour tous les usagers.