

## ***Dépôt de mémoire - Partage du réseau cyclable***

### ***Origine du réseau cyclable***

Les réseaux cyclables ont fait leur apparition dans les rues de villes suites à l'explosion du transport par automobile. L'automobiliste ayant dicté le développement de nos villes, les cyclistes se retrouvèrent mélangé à une circulation motorisée hostile que ne leurs laissaient que peu d'espaces pour opérer. Les cyclistes ont alors fait des pressions pour obtenir des voies de déplacements réservés à leurs modes de transport alternatif à l'automobile.

Ces voies cyclables ont vite créé le sentiment d'appropriation de la chaussée chez les automobilistes et ceux-ci sont nombreux à croire que les cyclistes se doivent de respecter « leur droit » et de s'en tenir au déplacement sur piste cyclable. On entend même souvent des automobilistes dirent : « Le cycliste était dans mon chemin ». Ceci laisse sous-entendre le sentiment de propriété de la voie publique des automobilistes.

### ***Partage de la voie publique***

Parmi les types d'aménagement cyclable présenté par la Ville de Montréal, on retrouve la chaussée désignée. Ce type de lien cyclable doit être servir exclusivement à relier des aménagements cyclables puisque toute les rues peuvent être utilisées par les cyclistes. La surabondance de ce type de marquage n'aiderait pas à comprendre le partage de la voie publique entre tous les moyens de transport. Aucune loi n'empêche les cyclistes de circuler dans les rues d'une ville, seule les autoroutes sont interdites aux cyclistes.

### ***Partage de la rue***

Les montréalais et leurs voisins sont très attachés à leur voiture pour leur déplacement quotidien. Malgré un recul de la motorisation sur l'île de Montréal, le nombre de véhicule n'a cessé d'augmenter dans les dernières années. L'augmentation de la pression sur le réseau routier fait en sorte que le partage de la rue est de plus en plus difficile entre les divers modes.

Des aménagements sont donc nécessaire afin d'assurer le déplacement de tous les modes de transport. Que ce soit des voies cyclables, des trottoirs ou des voies réservées, il est important que l'ensemble de la rue demeure accessible à tous les modes de transport. En ce sens, la Ville de Montréal a adopté le « Plan de Transport » et souhaite encourager le transport collectif, le vélo et la marche afin d'améliorer la qualité de vie de ces résidents et d'offrir des solutions de déplacements accessibles à l'ensemble de la population. L'implantation d'une nouvelle répartition de la chaussée ne devrait pas se faire au détriment d'un autre mode. Par exemple, on ne peut pas enlever un trottoir réservé au piéton pour faire passé une voie de circulation supplémentaire. On ne peut pas créer une voie réservée à l'usage exclusif des autobus sans implanter de disposition pour les cyclistes.

### ***Partage des voies réservées***

On ne peut passer sous silence le fait que les voies réservées de la Ville de Montréal sont actuellement réservé à l'usage exclusif des autobus. Vélo Québec s'est positionné pour le partage des voies réservées dans son guide « Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes ». D'ailleurs, plusieurs grandes villes d'Amérique du Nord comme Vancouver,

Portland et Calgary permettent le partage des voies réservées en milieu urbain puisque les vitesses des cyclistes et des autobus sont semblables.

En excluant les cyclistes des voies réservés, la ville se trouve à interdire, ou du moins décourager, la circulation des vélos sur la plupart des artères de la Ville de Montréal puisque le plan de la STM vise l'implantation de voies réservées sur une grande partie de ces axes. En l'excluant de cette voie, on oblige le cycliste à rouler dans la première voie de circulation à gauche de la voie réservée au bus. Le « Code de la sécurité routière » prévoit pourtant qu'un cycliste doit circuler à droite de la chaussée. De plus, il n'est pas raisonnable d'exposer un cycliste à la pression de circuler au centre de la chaussée où les vitesses pratiquées par les automobilistes sont plus grande.

### ***Pour des aménagements modernes et sécuritaire***

Les aménagements cyclables visant à être partagé avec d'autre mode de transport alternatif au vélo se doivent d'abord d'être confortable pour l'ensemble des usagers et sécuritaire afin de minimiser les risques associés avec la circulation sur la voie publique.

Les aménagements se doivent d'être moderne mais aussi de respecter les divers modes de déplacement en évitant les zones de conflits. Ainsi, on ne devrait pas aménager des liens cyclables qui transfère un conflit entre cyclistes et utilisateurs motorisés vers un conflit vélo et piétons comme c'est le cas actuellement sur la bande cyclable Saint-Urbain. L'aménagement retenu a permis d'éliminer le croisement entre les autobus de la STM et la bande cyclable mais a cependant transféré les conflits vers les usagers du transport en commun. Ce type d'aménagement n'est pas compatible avec l'usage de la voie publique parce qu'il dépose directement les piétons dans une voie de circulation : est-ce qu'on déposerait des usagers sur un autre type de voie de circulation sans clôturer l'espace?

### ***Partage du réseau cyclable***

À priori, le réseau cyclable a été développé pour l'usage des cyclistes. Ces voies cyclables ont été développées pour un mode de déplacement actif. Les patins à roues alignés, qui ont vécu leurs beaux jours dans les années 90, ont été admis par la suite malgré que l'empattement nécessaire pour patiner ne fût pas compatible avec l'étroitesse des voies cyclables aménagées sur le territoire. Les cyclistes ont fait preuve d'indulgence et on partager cette voie « cyclable » avec un autre type d'utilisateur actif.

Je ne crois pas qu'il faut exclure les fauteuils roulants des pistes cyclables non-plus. Les usagers à mobilité réduite se doivent d'avoir des mesures pour favoriser leurs déplacements.

Les vélos à assistance qui nécessitent un pédalage sont, en soi, une forme de déplacement actif puisque l'utilisateur peut pédaler comme les autres cyclistes.

Là où il faut faire attention c'est au niveau des scooters électriques. Les scooters électriques sont une évolution d'un scooter à essence. Les scooters à essence sont interdits sur les pistes cyclables mais permis sur la chaussée. Leurs dimensions et leur poids sont un danger pour les usagers vulnérables venus prendre refuge dans les pistes cyclables du réseau montréalais. Si on permettait ce véhicule motorisé de circuler sur le réseau cyclable, instauré pour les modes actifs, on ouvrirait la porte à la voiture électrique? Le changement de mode de motorisation n'en fait pas pour autant un mode actif : c'est un véhicule motorisé qui n'a pas sa place sur le réseau cyclable montréalais.

### ***Création d'un comité citoyen sur le transport actif***

Montréal est une des seules grandes villes qui n'a pas de comité citoyen pour les questions de transport actif. Lors de la présentation publique, les questions se sont rapidement tourner vers le vélo et le développement des pistes cyclables puisque la ville n'a pas consulté ces citoyens dans le développement de ces infrastructures dédié à leurs déplacements. En ce sens, la division des transports actifs doit voir à la création d'un comité citoyen qui visera à encadrer et faire le suivi des projets et des problèmes liés à l'utilisation du vélo sur le territoire. Ce comité permettra de mobiliser les cyclistes et favorisera une meilleure communication auprès du public cible.

### ***Synthèse des recommandations***

- 1- La Ville de Montréal doit créer un comité citoyen pour le transport actif qui permettra d'assurer le lien entre le département des transports actifs et les citoyens. Cette mesure permettra de continuer le développement du réseau et des mesures mise à la disposition des cyclistes tout en ayant l'aval des utilisateurs de ce réseau et des citoyens de la ville.
- 2- La Ville de Montréal doit se pencher sur le partage de la rue entre les divers modes de transport. En ayant une approche plus globale des déplacements, on planifiera alors les nouvelles rues et les reconstructions en fonction de tous les modes de transport.
- 3- La Ville de Montréal doit se pencher sur le partage des voies réservées avec les cyclistes sur le réseau artériel et collecteur. Présentement, la ville exclus les cyclistes de ces axes ce qui va à l'envers des tendances inclusives présentes dans les autres villes similaires d'Amérique du Nord.
- 4- La Ville de Montréal doit assurer la circulation des personnes à mobilité réduite sur le réseau cyclable. Cette mesure inclus les fauteuils roulants et les vélos à assistance électrique. Cependant, les véhicules électriques comme les scooters, les voiturettes et les voitures électriques devront être interdit sur l'ensemble du réseau cyclable montréalais.