

PROCÈS-VERBAL d'une assemblée publique de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics (volet agglomération)

Commission permanente sur le transport et les travaux publics

Séance du mercredi 22 septembre 2011 à 19h00, tenue en salle du conseil de l'hôtel de ville au 275, rue Notre-Dame Est

Commissaires présents :

M. Luis Miranda, président
Maire de l'arrondissement d'Anjou

Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de la ville, arrondissement de Villerey—Saint-Michel—Parc-Extension

M. Maurice Cohen, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Saint-Laurent

Mme Véronique Fournier, membre
Conseillère de la ville, arrondissement du Sud-Ouest

M. Alex Norris, membre
Conseiller de la ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Lionel Perez, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

M. François Robert, membre
Conseiller d'arrondissement, arrondissement de l'Île-Bizard—Sainte-Geneviève

Commissaires absents :

Mme Ann Guy, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Verdun

M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire de la Cité de Dorval

M. Beny Masella, membre
Maire de la Ville de Montréal-Ouest

M. Bertrand Ward, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Le quorum est atteint.

Aussi présents :

M. Michel Bissonnet, membre du comité exécutif, responsable du transport

M. Claude Carette, directeur, Direction des transports

Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

M. Marc-André Lavigne, conseiller en aménagement, Division des transports actifs et collectifs

Mme Nathalie Valois, agent de police, SPVM

Assistance :

43 personnes

1. Ouverture de l'assemblée

M. Luis Miranda, président de la commission, ouvre l'assemblée à 19h10 en souhaitant la bienvenue à tous. Il rappelle que la Commission sur le transport et les travaux publics entame ce soir la consultation publique sur le sujet du partage du réseau cyclable montréalais afin de répondre à des préoccupations citoyennes. Il explique le déroulement de la consultation publique et précise que la commission se déplacera en différents endroits sur le territoire montréalais afin de faciliter la participation des montréalaises et des montréalais. Puis, il présente les membres de

la commission ainsi que les représentants de la Direction des transports qui collaborent à l'examen public de ce dossier.

M. Miranda termine son introduction par une mise en contexte du dossier et précise également que, le 12 septembre dernier, l'invitation à participer à cette assemblée publique a été transmise à plus de 1000 personnes et que l'avis public a paru, en français et en anglais, le 8 septembre. Il termine en mentionnant que les mémoires peuvent être soumis jusqu'au 23 novembre inclusivement.

2. Adoption de l'ordre du jour

Il est proposé par M. Lionel Perez et appuyé par Mme Elsie Lefebvre d'adopter l'ordre du jour tel que proposé.

3. Le partage du réseau cyclable montréalais : Avec qui et comment ? – Présentation du dossier

M. Miranda invite M. Michel Bissonnet, membre du comité exécutif responsable du transport, à adresser quelques mots à l'assemblée. M. Bissonnet salue les personnes présentes et leur souhaite la bienvenue. Il fait un bref historique du réseau cyclable montréalais qui, à l'origine, avait été mis en place à des fins de loisir. Il rappelle les investissements faits par la Ville et mentionne que l'on en récolte actuellement les fruits de ce travail, compte tenu de l'observation d'une tendance à la hausse de l'utilisation du vélo comme mode de transport utilitaire. Il ajoute que cette hausse se traduit par une augmentation de l'achalandage du réseau cyclable (RC) de l'ordre de 35 à 40 %, d'où l'importance, dit-il, de se pencher sur la question de son partage. M. Bissonnet termine son allocution en remerciant le président, les commissaires ainsi que toutes les personnes qui prendront part à cette consultation.

M. Miranda remercie M. Bissonnet, puis salue Mme Louise Harel, chef de l'Opposition officielle. Enfin, il présente les représentants de la Direction des transports, Division des transports actifs et collectifs, et les invite à débiter la présentation du dossier à l'étude.

M. Lefebvre, chef de division à la Direction des transports, explique que la présentation se divise en quatre parties et qu'elle portera d'abord sur le RC montréalais en tant qu'infrastructure, depuis sa mise sur pied jusqu'à son développement, et ce en regard des orientations qui figurent au Plan de transport. Puis, il ajoute que la présentation visera notamment à partager avec les participants à la consultation publique l'information technique propre au RC montréalais, à ses usagers et à leurs déplacements. Aussi, une présentation des différents types de voies du réseau et du cadre réglementaire et juridique sera faite. Finalement, il fera état des différents constats actuels. M. Lefebvre cède la parole à M. Michel Bédard.

M. Bédard débute en mettant le dossier en contexte avec le Plan de transport. Il explique que, depuis 2008, l'on assiste à un développement accéléré du RC ainsi qu'à une hausse constante de l'utilisation du vélo et du nombre de vélos dans les voies cyclables depuis l'adoption du Plan de transport. En plus des cyclistes et des adeptes du Bixi, d'autres utilisateurs réclament également le droit d'utiliser le RC alors que les normes d'aménagement du réseau sont définies en fonction de la clientèle cycliste. Il s'avère également que les différents utilisateurs du RC ont des caractéristiques distinctes qui leurs sont propres à plusieurs égards, notamment en ce qui a trait à la vitesse de déplacement et à l'espace occupé sur les voies cyclables. Il mentionne que ces éléments ont forcément un impact tant sur l'utilisation que sur le partage du RC.

Puis, il fait un bref historique du développement du RC en expliquant que son origine remonte à 1975, époque à laquelle l'usage du vélo était essentiellement assimilé à la fonction de loisir. Il ajoute que la responsabilité du RC, principalement concentré dans les grands parcs, ne relevait alors pas de la Direction des transports, mais plutôt de la Direction des parcs puis de la Direction des loisirs. C'est en 1980 que la Ville a décidé de relier ces parcs par un itinéraire cyclable continu. Puis, en 1995, on commence à parler de « pistes cyclables » et l'on implante des voies protégées et réservées aux cyclistes. En 1984, le RC compte 160 km; en 1993, 300 km et en 2006, 380 km. Avec le développement de la voie de ceinture et de quelques axes dans les arrondissements centraux. En 2008, la Ville adopte le Plan de transport dont le principal objectif consistait à réduire la dépendance à l'auto et à favoriser les déplacements actifs. L'un des objectifs du Plan de transport consistait à doubler le RC pour atteindre 800 km de voies cyclables. Aussi, le développement du réseau blanc, accessible 12 mois par année, et l'avènement du Bixi, en 2009, ont largement contribué au développement accéléré du RC. Avant le Plan de transport, le réseau comptait 408 km. À ce jour, il en compte 535. L'objectif consiste à atteindre 800 km de voies cyclables en 2015. Annuellement, ce sont environ cinquante kilomètres qui s'ajoutent.

M. Bédard enchaîne en décrivant les différents concepts d'aménagement du RC. Il explique d'abord que les « pistes cyclables » mesurent 3 mètres de largeur et qu'elles sont séparées de la circulation automobile par un mail de béton. Il ajoute que ce type d'infrastructures est très sécuritaire et apprécié des cyclistes. Quant aux « bandes cyclables », il précise qu'elles ont une largeur minimale de 1,5 mètres et qu'elles sont généralement aménagées le long des trottoirs ou, encore, le long des voitures stationnées. Il termine en expliquant que le principal avantage de ce type de structures consiste en son accessibilité 12 mois par an, puisque sa configuration en

permet aisément le déneigement. De plus, ce type d'aménagement a pour effet de réduire la vitesse automobile puisqu'il emprunte de l'espace à la chaussée, réduisant ainsi l'espace exclusivement réservé à l'automobile. Quant à la « chaussée désignée », M. Bédard explique qu'il s'agit d'un espace partagé avec l'automobile, aménagé sur la chaussée à l'aide d'un simple marquage au sol et dont la présence est signalisée à l'aide d'un panneau. Les 2563 kilomètres du réseau sont répartis comme suit : 47% de chaussée partagée ; 19% de bandes cyclables; 17% de chaussée désignée et 16% de sentiers polyvalents.

Quant au réseau blanc, il s'agit d'une trentaine de kilomètres entretenus à l'année. Pour ce qui est du Bixi, le service de vélos en libre-service implanté en 2009, il compte dorénavant 400 stations avec 5000 vélos disponibles. En 2010, on a dénombré 3,3 millions de déplacements effectués en Bixi à Montréal. M. Bédard qualifie Bixi de succès international et précise que le concept montréalais a fait l'objet d'une exportation dans plusieurs villes à travers le monde.

Partie 2

La clientèle et la Popularité du vélo

La clientèle cycliste du RC est en croissance. Les statistiques de 2010 montrent que la moitié des montréalais font du vélo.

Suivi de l'achalandage

La Direction des transports enregistre une augmentation de 35 à 40% de cyclistes sur ses infrastructures. L'achalandage mesuré à l'aide des compteurs permanents recensent jusqu'à 9 000 passages quotidiens sur certains grands axes du réseau.

Partie 3

Cadre réglementaire Piétons, AMM et ATPM.

Le Code de sécurité routière indique que lorsqu'il y a un trottoir, les piétons doivent l'utiliser. En l'absence de trottoir, ils doivent s'assurer de circuler à contre-sens des véhicules de manière sécuritaire.

- ❖ La vitesse à laquelle les piétons se déplacent est de 7 à 10 km/heure et ils requièrent 0,9 mètre de largeur pour leurs déplacements.
- ❖ Les fauteuils se déplacent à une vitesse de 6 à 8 km/heure et requièrent 1,2 mètre de largeur pour circuler.
- ❖ Quant aux patineurs à roues alignées, leurs déplacements s'effectuent sur 1,3 mètre de largeur et leur vitesse varie de 16 à 23 km. Il est à noter qu'ils circulent parfois plus rapidement que certains cyclistes.
- ❖ Les aides motorisées à la mobilité (AMM) sont utilisées, par nécessité, par des personnes ayant des incapacités à la marche. Ils mesurent 0,8 mètre de largeur, en moyenne, et peuvent atteindre une vitesse de 9 à 11 km/heure.
- ❖ Quant aux ATPM, M. Bédard explique qu'il s'agit de véhicules utilisés par une clientèle du réseau qui ne souhaite pas circuler sur un chemin public. On réfère ici à la bicyclette assistée ainsi qu'au vélo électrique de type scooter (VÉTS). Le CSR stipule, à l'article 492, que l'utilisateur de la bicyclette assistée doit être âgé de 18 ans ou avoir suivi un cours.

Partie 4

Les constats

M. Bédard présente les principaux constats :

- Entre 2000 et 2010, le pourcentage de cyclistes adultes montréalais qui font du vélo leur mode de transport utilitaire passe de 25% à 53% ;
- Entre 2005 et 2010 – l'on observe une hausse de 10% de la pratique du vélo ;
- En 2008, 75 600 déplacements vélos par jour sur l'île de Montréal ;
- En 2008, la part modale du vélo est de 2,1% vs 1,6% en 2003 ;
- D'avril à novembre 2011, près de 4000 cyclistes ont emprunté la piste de la rue Brébeuf chaque jour, et pendant une trentaine de jours, ce sont même plus de 6000 cyclistes qui l'ont fait ;
- 31 mai 2011 – Total observé de 8197 cyclistes sur la piste cyclable De Maisonneuve;
- BIXI – 3,3 millions de déplacements en 2010 (3 fois plus qu'en 2009)

4. Périodes de questions et de commentaires du public

Seize personnes ont souhaité prendre la parole lors de cette première assemblée de consultation publique. Les interventions faites lors de cette séance visaient alors à clarifier l'information présentée par la Direction des transports. Le président a invité les intervenants à prendre la parole à tour de rôle.

4.1. M. RILEY STARR, CITOYEN

Cet intervenant est d'avis que la perception qu'à l'automobiliste du cycliste est à la base de la problématique. Il explique qu'à Portland, il n'y a presque pas de voies séparées. À son avis, ce type de pistes séparées représente un danger aux intersections. Il suggère que Montréal puisse se baser sur l'expertise de grandes villes comme Portland pour rectifier le tir.

Suite à l'intervention de M. Starr, M. Serge Lefebvre l'informe que la bande protégée bidirectionnelle (de Maisonneuve) permet d'observer une amélioration relativement à la gestion des conflits aux intersections. À cet effet, il réfère à des études effectuées par l'Université McGill. M. Starr soutient qu'il expérimente les choses différemment puisqu'il dit observer plusieurs actes de délinquance aux intersections sur cette piste.

M. Alex Norris demande à M. Starr si ce dernier considère que la piste de type « bande cyclable » est plus appropriée. M. Starr dit être d'avis que la bande cyclable est davantage favorable à l'acquisition d'un comportement responsable par le cycliste. Il n'est pas en accord avec la réalisation d'aménagements visant à protéger des voies et préfère les bandes cyclables unidirectionnelles.

M. Lefebvre lui demande si les cyclistes débutants ne sont pas mieux servis par une piste de type « voie protégée », ce à quoi M. Starr répond qu'il s'agit d'un faux sentiment de sécurité et que l'impression d'un débutant n'est pas une référence en soi.

Mme Elsie Lefebvre demande à obtenir les études auxquelles M. Lefebvre a fait référence plus tôt.

4.2. M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST, VÉLO QUÉBEC

Ce représentant de Vélo Québec débute en constatant l'ampleur du dossier. Quant à lui, ni la pratique du vélo ni la cohabitation des usages du réseau ne sont des sciences exactes. Il considère que la problématique entourant le réseau tient non seulement à sa géométrie, mais également à l'état de certains tronçons. De plus, le réseau est fort achalandé, voilà pourquoi Vélo Québec se sent particulièrement interpellé. Il commente à l'effet que la mode du patin à roues alignées est passée, bien qu'on retrouve encore des personnes qui le pratiquent, notamment dans le Vieux-Port et sur les pistes du Canal de Lachine. Dans ce débat, à savoir qui peut partager le réseau, il est d'avis que deux facteurs se doivent être tenus en compte : la vitesse et la masse des différents usagers.

M. Norris commente à l'effet que l'exclusion des scooters électriques va de soi. M. Pronovost est également de cet avis en ajoutant que tout ce qui est motorisé doit également être interdit de circulation sur le RC. De plus, il ajoute que l'industrie du scooter électrique agit actuellement de manière presque frauduleuse.

4.3. M. JEAN-YVES GAGNÉ, CITOYEN

Ce citoyen fait l'historique de ses demandes répétées depuis 2007 afin que la Ville se penche sur la modification de l'article 24 du règlement sur la circulation.

À cet effet, il informe la commission du dépôt d'un rapport du Gouvernement du Québec en mai 2011, qui recommande, en page 116, d'autoriser les utilisateurs d'AMM à circuler sur les voies cyclables. Ainsi, il remet en question la pertinence de l'étude publique de la commission sur la question du partage du RC montréalais compte tenu de l'émission de l'avis de l'INSPQ.

4.4. M. SIMON CARREAU

Il demande aux personnes présentes dans l'assemblée qui se déplacent quotidiennement en vélo de s'identifier en levant la main. Plusieurs personnes lèvent la main.

Il souhaite savoir quel est le type de pistes qui sera privilégié dans le cadre des développements futurs du réseau. À ce sujet, M. Lefebvre explique que c'est la sécurité qui prime et que c'est ce qui détermine les conditions d'implantation. Il n'y a donc pas de concept privilégié.

M. Carreau demande à savoir quels sont les principes ou les préférences. M. Lefebvre explique que tout est basé sur le résultat des études préliminaires. Les éléments étudiés sont la gestion des conflits et la compatibilité avec le transport en commun.

4.5. M. MICHEL BENOÎT

Ce citoyen intervient à l'effet qu'il manquerait des vélos dans la flotte de Bixi. Il évoque la possibilité d'une fraude. À la demande du président, M. Benoît se ressaisi et enchaîne sur son désaccord avec la présence de VÉTS sur la piste de la rue De Maisonneuve. Il résume finalement sa compréhension de l'objet de la consultation pour conclure.

4.6. M. RICHER

Cette personne commente la question du partage de la piste du Pont Champlain, notamment en ce qui concerne le partage du tronçon reliant l'île-des-Sœurs au reste de l'île de Montréal, sur le territoire de l'arrondissement de Verdun. Il explique qu'il doit traverser le Pont Champlain pour se rendre à son travail en scooter à essence. D'après M. Richer, la largeur de ce tronçon d'une

longueur de 500 mètres ne serait pas légale (2.1 mètres de largeur). Il souhaite obtenir une réponse à savoir si la Ville serait d'accord pour le partage des 500 mètres reliant l'île-des-Sœurs à Verdun avec les scooters à essence puisque l'utilisation de ces véhicules permet de désengorger le pont.

M. Lefebvre explique que la piste du Pont Champlain se trouve sous la juridiction du gouvernement fédéral. Il dit savoir qu'il s'agit d'un lien très sollicité. Il voit une possibilité de publiciser l'importance de la cohabitation sur ce tronçon et suggère d'étudier la possibilité de faire enregistrer un véhicule en particulier en offrant un laissez-passer, par exemple.

4.7. M. DANIEL BIBEAU, COMMERÇANT DE VÊTS ET IMPORTATEUR

M. Bibeau débute en mentionnant qu'il a quatre questions dont la première concerne la limitation de la vitesse. L'agent Valois explique qu'il y a effectivement une limite à respecter sur le RC. Elle donne l'exemple du Canal de Lachine où la limite est de 20 Km/heure.

Il demande ensuite sous quelle juridiction se trouvent les pistes implantées sur les ponts, ce à quoi on lui répond qu'elles sont sous la juridiction fédérale. À ce sujet, il demande si la Ville est en faveur de la circulation des scooters sur les ponts, ce à quoi M. Lefebvre répond par l'affirmative.

M. Bibeau demande s'il serait possible de disposer d'une surveillance efficace sur le RC. Sur ce, l'agent Valois explique qu'il pourrait s'en exercer davantage, mais elle précise qu'il y a une présence policière, tout en ajoutant que les accidents ont souvent lieu à l'extérieur des pistes cyclables.

M. Bibeau note un manque d'information en 2.4 du document d'information. Il propose de transmettre l'information relative aux dimensions des scooters et des vélos, ce à quoi le président est favorable.

4.8. M. DELONGCHAMPS

Ce citoyen explique qu'il doit emprunter le Pont Champlain en scooters électriques quotidiennement et qu'il a besoin d'utiliser la piste cyclable pour circuler en toute sécurité. Son commentaire est entendu.

4.9. M. JESSIE PARKER

Cette personne souhaite commenter le processus. À son avis, il faut aller au-delà de la question du partage du réseau et poser la question de la courtoisie mutuelle qui lui semble déficiente à Montréal. Il demande également à savoir quand la Ville prévoit organiser la journée de sensibilisation des automobilistes à utiliser les clignotants et à arrêter au feu jaune. M. Parker est d'avis que ce n'est pas d'arrêter les cyclistes qui va régler le problème. Il termine en mentionnant que le tronçon de la piste sur la rue Côte-Sainte-Catherine au coin de la rue Villeneuve est particulièrement dangereux.

4.10. M. JOHN BURCOMBE

De l'avis de cet intervenant, le débat est plus large. Il croit que c'est tout le développement qui est au cœur de la question. Il se questionne notamment à savoir si de vrais usagers du réseau ont été consultés avant de procéder à l'élaboration de la piste cyclable du quartier des spectacles, par exemple.

M. Lefebvre explique que ce tronçon n'est pas complété, qu'il reste du marquage et de la signalisation à effectuer.

M. Carette précise que le choix de l'aménagement du réseau à cet endroit est de type « place publique » et que ceci implique des ajustements. Il assure que des consultations précèdent, de façon systématique, les implantations.

M. Lefebvre explique le fonctionnement des consultations dans le cadre des différents projets en donnant l'exemple de la bande cyclable sur la rue De Courcelles. Il ajoute qu'un autre projet-pilote, dont on fait un suivi serré, est en cours sur la rue Saint-Urbain en vue d'améliorer la gestion des conflits aux intersections. À cet endroit, la piste a été aménagée de sorte qu'aux intersections, elle se trouve au niveau du trottoir, ce qui donne d'excellents résultats.

M. Norris demande à savoir qu'elles sont les références permettant de mesurer les résultats et d'affirmer qu'il s'agit d'un succès puisqu'il dit recevoir plusieurs informations à l'effet contraire.

4.11. M. HENRI DESBIOLLES, RAPLIQ

Cet utilisateur d'AMM en appelle au dialogue et à la concertation. Il se déclare lui-même délinquant pour sa propre sécurité. Il dit cependant voir un problème avec la largeur des scooters. Il est d'avis que le dialogue doit pourtant s'établir. Il comprend que la circulation des scooters est permise sur les pistes relevant du gouvernement fédéral. Il termine en insistant sur l'importance d'avoir recours à une signalisation efficace et d'effectuer un meilleur entretien du RC, notamment en diminuant le nombre de nid-de-poule.

4.12. M. ÉTIENNE GUINDON

M. Guindon dit être en faveur du partage, de manière générale. Quant à lui, la difficulté rencontrée sur le réseau est principalement liée à la présence des VÉTS.

4.13. M. MICHAËL KOWALSKY, MONTRÉAL À VÉLO (MAV)

Ce citoyen cycliste informe l'assemblée quant au dépôt d'un mémoire par l'organisme Montréal à vélo, qu'il représente. Il annonce déjà les couleurs de l'organisme en expliquant que ce collectif souhaite se positionner contre quelque partage du réseau que ce soit, à moins d'un élargissement des voies cyclables.

4.14. MME SOFIA STANCOFF, CITOYENNE

Cette jeune femme demande à connaître la raison pour laquelle la bande cyclable de la rue Saint-Urbain n'est pas protégée sur toute sa longueur. Elle perçoit un danger lié aux ouvertures de portière et aux collisions sur cette voie. M. Lefebvre explique que pour accentuer la visibilité et la sécurité des cyclistes aux intersections, la piste de type « bande cyclable » est plus sécuritaire.

En terminant, elle demande si la Ville mène quelque action visant à sensibiliser la population quant à l'effet positif de la présence des bicyclettes dans une métropole comme Montréal.

4.15. M. DANIEL NOËL

M. Noël appuie Mme Stancoff quant aux dangers potentiels de la bande cyclable de la rue Saint-Urbain en se basant sur sa propre expérience de cycliste qui utilise le réseau 300 jours par année depuis 2003. Cet intervenant donne également son avis sur les pistes du Quartier des spectacles, de Maisonneuve et Rachel. À son avis, les VÉTS occupent trop d'espace et vont trop rapidement. En ce qui concerne les patins à roues alignées, M. Noël est en désaccord avec l'information présentée concernant la dimension des enjambées, qui est trop étroite selon lui. Il relève que les prélèvements de passages présentés datent de juillet, ce qui ne reflète pas une année complète, contrairement à ce qui est indiqué. Finalement, M. Noël est d'avis que les AMM laissent suffisamment d'espace pour permettre au vélo de les dépasser sur les pistes.

4.16. M. CLÉMENT CÔTÉ

M. Côté souhaite intervenir sur la portée du mandat. Quant à lui, le partage doit également se faire avec les autobus et les automobiles. La commission reçoit son commentaire.

4.17. MME MAUDE LANDREVILLE

Mme Landreville souhaite commenter les données. À son sens, une correction doit être apportée quant aux données relatives aux roues des *skaters*. Selon elle, une largeur de 24 centimètres est trop étroite. Elle note également l'absence de données en ce qui concerne les skis de fond et les *long boards* pour lesquels elle aurait apprécié en obtenir. À ce sujet, l'agent Valois explique que le statut de ces usagers est particulièrement bien défini puisque l'accès au RC leur est clairement interdit.

5. Période de questions et de commentaires des commissaires

Mme Elsie Lefebvre tient à remercier les participants. Suite aux différentes interventions effectuées, elle comprend que le mandat va au-delà du partage de la voie cyclable puisque plusieurs interventions ont porté sur le thème plus général du partage de la route. Elle questionne la sécurité des aménagements de type bandes cyclables qui semblent refléter une grande tendance de la Ville. Elle souhaiterait obtenir des statistiques concernant les accidents impliquant des cyclistes. En terminant, elle se questionne toujours à savoir si l'option de la bande cyclable n'est pas plutôt basée sur des préoccupations d'ordre budgétaire. À ce sujet, M. Lefebvre lui assure que c'est la sécurité des personnes qui prime. M. Carette lui certifie également qu'aucun compromis n'est fait lorsqu'il est question de la sécurité des personnes. Il termine en mentionnant que de plus en plus d'alternatives seront offertes aux cyclistes.

M. Perez demande que des statistiques soient transmises aux commissaires en rapport avec les accidents qui ont pu avoir lieu sur le RC. Aussi, il aimerait connaître le nombre d'AMM qui circulent sur les routes. Il apprécierait également toute information pouvant être fournie à l'égard des critères d'aménagement du RC. Quant à lui, le défi est énorme puisqu'il semble y avoir un vide juridique. Actuellement, on se base sur le gros bon sens. Il souhaiterait que l'on puisse mieux encadrer les enjeux du partage.

Mme Valois explique que les données policières ne sont pas assez précises dans le cas des accidents impliquant des automobiles et d'autres catégories d'usagers de la route. Cependant, elle ajoute que le Dr Pierre Morency de la Direction de la santé publique détient ce genre de statistique. Quant aux policiers, ils ne rédigent pas de rapport d'accident lorsque ceux-ci impliquent des usagers autres que des automobilistes.

M. Perez remercie l'agent Valois pour avoir inspiré ce qui, selon lui, devrait être la première recommandation de la commission.

Mme Fournier constate qu'il existe des conflits de cohabitation en certains endroits, ce qui rend difficile l'harmonisation du réseau. Selon Mme Fournier, la question de la signalisation doit être

traitée, de même que la question de la cohabitation entre cyclistes et piétons. Elle constate que la situation du RC dans les quartiers centraux a largement été abordée, mais elle estime qu'il serait intéressant d'entendre des intervenants qui possèdent une vision d'ensemble du RC pour l'agglomération de Montréal.

M. Carette explique que des campagnes de sensibilisation au partage de la route sont menées conjointement par l'ensemble des partenaires concernés.

M. Norris explique qu'il apprécie l'aménagement de la bande cyclable sur la rue Saint-Urbain. Compte tenu de la longueur de l'îlot, il est d'avis que ceci demeure une option plus abordable. Il dit avoir apprécié la présentation de l'historique du RC montréalais. À cet effet, il demande s'il serait sage de penser à retirer les pistes cyclables des parcs. Il aborde la question de l'harmonisation des programmes des différents paliers de gouvernements et questionne les objectifs d'aménagement en termes de nombre de kilomètres. M. Bissonnet explique que les projections de 2011 sont reportées en 2012 et précise que les sentiers polyvalents se retrouvent dans les grands parcs. De plus, M. Lefebvre explique que les grands parcs sont des endroits où la fonction balade est privilégiée. Actuellement, il n'est pas envisagé de retirer les sentiers polyvalents du réseau des grands parcs puisqu'aucune piste n'y est aménagée. Globalement, on souhaite passer à un aménagement qui permette une meilleure gestion des conflits entre piétons et cyclistes.

M. Perez demande à obtenir un sommaire des efforts de sensibilisation effectués. De plus, il demande sur quelle base la possibilité d'admettre d'autres usagers sur le réseau pourrait être considérée. Il demande s'il s'agit de penser à reconfigurer le réseau pour l'adapter à la présence de divers groupes d'usagers.

M. Carette explique que l'on conçoit le réseau en fonction de sa sécurité, ce qui requiert une largeur sécuritaire de la chaussée pour permettre son partage.

Mme Fournier rappelle que 8 000 passages ont été enregistrés par différents types de cyclistes. Elle évoque la possibilité d'élargir les voies ou de penser à d'autres moyens d'accommodement, dont l'autoroute à vélos.

M. Lefebvre explique qu'il y a effectivement des projets en ce sens, notamment la Vélo- route.

M. Norris demande à savoir quand l'aménagement de la piste sur la rue Rachel sera effectué. M. Bissonnet lui répond que ça se fera au printemps 2012, de Jeanne-Mance jusqu'à la rue Boyer.

Mme Lefebvre demande ce qu'il en est des planches à roulettes. Sur ce, l'agent Valois explique que si le *long board* était confiné à la voie cyclable, son usage serait plus sécuritaire, mais ne peut se prononcer sur la possibilité de cohabiter avec les cyclistes.

M. Carette parle de la notion du différentiel de vitesse, qui fait toute la différence au niveau du risque.

6. Ajournement

Le président remercie les participants, les représentants de la Direction des transports ainsi que M. Michel Bissonnet, puis il ajourne la séance au mercredi 26 octobre prochain.

Séance du mercredi 26 octobre 2011 tenue à 19h00, au Centre communautaire de l'Est de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, située au 9665, boulevard Gouin Ouest.

Commissaires présents :

M. Luis Miranda, président
Maire de l'arrondissement d'Anjou

M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire de la Cité de Dorval

M. Maurice Cohen, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Saint-Laurent

Mme Véronique Fournier, membre
Conseillère de la ville, arrondissement du Sud-Ouest

Mme Ann Guy, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Verdun

M. Beny Masella, membre
Maire de la Ville de Montréal-Ouest

M. Lionel Perez, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

M. François Robert, membre
Conseiller d'arrondissement, arrondissement de l'Île-Bizard—Sainte-Geneviève

M. Bertrand Ward, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Commissaires absents :

Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de la ville, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

M. Alex Norris, membre
Conseiller de la ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Le quorum est atteint.

Partenaires de la Direction des transports :

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

Mme Katie Tremblay, ingénieure, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

Assistance :

12 personnes

7. Reprise de l'audition des commentaires du public

M. Edgar Rouleau, vice-président au volet agglomération de la commission, présidera cette séance publique en l'absence du président, M. Luis Miranda, qui se joindra ultérieurement aux travaux de la soirée.

M. Rouleau salue l'assemblée, invite les commissaires à se présenter et rappelle l'objet de l'assemblée.

7.1. **M. FRANÇOIS LAUZON, CYCLISTE DEPUIS 10 ANS À MONTRÉAL**

Il débute en mentionnant parcourir entre 3000 et 5000 kilomètres en vélo chaque année à Montréal. Il en profite pour féliciter la Ville pour les nombreuses améliorations apportées au RC depuis 10 ans. Il dit notamment apprécier l'avènement des bandes cyclables qui, selon lui, officialisent la place du vélo sur la chaussée. Il insiste cependant sur la nécessité de sensibiliser les différents usagers de la route aux modalités de son partage.

Mme Fournier remercie M. Lauzon pour son intervention et le questionne à savoir s'il perçoit une distinction de cohabitation selon le type d'aménagement. M. Lauzon explique que l'on retrouve effectivement une plus grande diversité d'usagers dans les pistes en site propre et il perçoit le partage comme étant possible même dans ces cas.

M. Robert demande à l'intervenant de témoigner de son expérience lorsqu'il croise des personnes handicapées circulant en AMM. M. Lauzon explique que c'est selon la configuration du réseau et, encore une fois, dit percevoir la possibilité de partager le réseau avec ce type d'usagers.

M. Ward demande à connaître la perception du cycliste par rapport aux pistes cyclables interrompues en plusieurs endroits par les entrées de commerces. M. Lauzon explique que c'est plutôt correct bien qu'une signalisation adéquate pourrait améliorer la situation. Il croit que la promotion de l'usage du rétroviseur à vélo devrait être faite. Quant à la question de la signalisation, M. Ward demande si des arrêts pour les véhicules devraient être installés, notamment à l'entrée du Super C, qui entrecoupe la piste cyclable du boulevard Pierrefonds, que plusieurs véhicules empruntent à chaque instant. M. Lauzon croit que ceci devrait être fait.

M. Perez remercie cet intervenant. Il résume les propos de M. Lauzon en mentionnant qu'il retient que le partage entre divers usagers est possible. Il lui demande également s'il fait du vélo dans les secteurs centraux de la ville, ce à quoi M. Lauzon répond que son expérience du RC est plutôt large bien qu'il circule davantage au nord de la montagne. M. Perez comprend qu'une amélioration de la situation est souhaitable compte tenu de la présence grandissante des vélos sur la chaussée. M. Lauzon réitère l'importance du marquage pour favoriser un partage auto/vélo qui soit plus harmonieux, notamment sur les axes où la vitesse des véhicules dépasse les limites fixées.

M. Masella comprend que l'intervenant est plutôt positif quant à la possibilité de partager le RC. Il lui demande s'il croit, en tant qu'usager expert, que des novices partageraient son point de vue

quant à la facilité de partager le RC. M. Lauzon répond qu'une certaine période d'adaptation est nécessaire pour tout cycliste de transit qui doit partager la route avec d'autres types d'usagers.

Mme Guy souhaite profiter de l'expérience de cet intervenant pour savoir ce qu'il pense des liens cyclables aménagés dans l'axe Nord-Sud. M. Lauzon lui répond que le Boulevard Cavendish est aménagé et que si la rue Toupin l'était également, ce serait pour lui un tracé qui lui permettrait certainement de mieux passer du Nord-Ouest au Sud-Est. Il ajoute que le réseau n'est pas complet et qu'il ne s'étend pas nécessairement là où les cyclistes souhaitent se rendre.

7.2. M. DANIEL BIBEAU, COMMERÇANT ET IMPORTATEUR DE VÉTS

M. Bibeau explique qu'il a produit une étude qui inclut des spécifications relatives à la dimension et au poids des VÉTS. Il décrit la clientèle cible de son commerce en expliquant que ce sont principalement des hommes, de plus de 65 ans, retraités ou préretraités. Il explique que de plus en plus de travailleurs utilisent ces véhicules de manière utilitaire, notamment pour aller travailler. Il explique que le marché du VÉTS est en pleine expansion et que ceci s'explique par le fait que ce véhicule répond aux impératifs environnementaux actuels. M. Bibeau est d'avis que la vitesse devrait être limitée à 20km/heure sur le réseau. Il rappelle qu'une limite de vitesse a été instaurée sur le circuit Gilles-Villeneuve en lien avec la présence des cyclistes de haute vitesse. M. Bibeau propose une typologie des usagers sur la base de la fonction et de la vitesse et mentionne que la vitesse est actuellement de 50km/heure sur les pistes cyclables. Il identifie la vitesse comme étant l'élément posant le plus grand défi de cohabitation et ajoute que l'efficacité des freins d'un scooter est en fonction de son poids et la vitesse qu'il peut atteindre. Il termine en mentionnant que la largeur des scooters n'est pas un élément pertinent étant donné la similarité avec la largeur des vélos. Il mentionne que beaucoup de cyclistes sont délinquants à plusieurs égards et qu'il y a un manque flagrant de surveillance et d'intervention. Il souhaite que la Ville agisse en tant que gardien de la sécurité de tous les usagers. Selon lui, l'utilisation du VÉTS permet de réduire l'impact du transport sur l'environnement, que ce soit à l'égard des fonctions utilitaires ou de loisir. Il en appelle à la commission de s'attarder à la possibilité de limiter la vitesse sur le RC afin d'en favoriser le partage en lien avec l'augmentation de l'achalandage constant du RC. Il est d'avis que les piétons et les fauteuils non motorisés ne devraient pas se trouver sur le RC parce qu'ils se déplacent trop lentement.

M. Perez remercie M. Bibeau pour sa présentation. Il demande si M. Bibeau détient des informations concernant la sécurité, les saines habitudes de vie, le développement durable et la vitesse. Il questionne la convergence des éléments (vitesse, poids et masse) en cas d'impact d'un VÉTS avec un vélo, ce à quoi M. Bibeau répond que c'est la vitesse qui impacte sur la distance de freinage et il ajoute que c'est précisément pour cette raison qu'il est en faveur d'une réduction de la vitesse. M. Perez demande s'il détient quelque information concernant cette question. M. Bibeau explique qu'il n'a pas consulté d'études et mentionne que la limite des VÉTS est de 32km/heure.

Mme Fournier remercie M. Bibeau pour l'information colligée. Elle revient sur la manière dont la cohabitation se fait entre les VÉTS et les automobiles advenant que les VÉTS soient confinés sur le réseau routier. Mme Fournier demande si M. Bibeau peut témoigner d'expériences de cohabitation à l'étranger, notamment en Europe, qu'il serait intéressant d'étudier. M. Bibeau a remarqué que les pistes cyclables sont plus larges en Chine et que les usagers respectent religieusement la réglementation.

M. Ward dit être d'avis que tous les usagers du RC devraient être assujettis à la même réglementation. Aussi, il souhaite savoir si les VETS peuvent être modifiés pour atteindre des vitesses supérieures à 32 km. M. Bibeau répond par l'affirmative. Sur ce, M. Ward dit souhaiter faire une recommandation du premier point abordé.

7.3. MRS MARTHA BOND

Cette intervenante souhaite que les trois mètres de largeur demeurent et que les patins et les vélos demeurent également les seuls usagers admis sur le réseau. Cette dame considère que la vitesse des piétons pose un problème de sécurité étant donné la lenteur de ces usagers, ce qui fait qu'ils représentent une nuisance sur les voies du RC. Elle relève également une erreur au document de présentation relativement au tableau présenté en page 29 indiquant que les VETS seraient permis. Les intervenants de la Direction des transports confirment que cette erreur a été corrigée.

Mme Fournier lui demande si elle a expérimenté des difficultés lors de ses rencontres avec d'autres usagers du RC. Elle répond à cette question par la négative.

M. Perez demande à Mme Bond si elle accepterait la présence des AMM sur le RC. Elle dit ne pas les voir souvent sur les pistes et suggère que la loi québécoise devrait être suivie à cet effet. Elle craint que la vitesse de ces appareils ne soit pas équivalente à celle des vélos et, quant aux VETS, elle considère qu'ils peuvent utiliser la route puisque la vitesse y est dorénavant réduite à 30km.

7.4. M. ANDRÉ GIGUÈRE, RÉSIDENT DE PIERREFONDS

M. Giguère utilise régulièrement la piste jusqu'au boulevard Des Sources pour se rendre à Dorval. Il fait du vélo depuis de nombreuses années, et ce tant à Montréal qu'aux États-Unis. Il porte un casque. M. Giguère souhaite appuyer les propos de M. Lauzon et ajoute qu'il fait,

comme lui, un usage utilitaire du vélo. Il mentionne des lacunes concernant les liens Nord-Sud, qui sont quasi absents, ce qui rend les déplacements sur cet axe tout à fait dangereux pour tous, mais encore plus pour des enfants. Il utilise différentes stratégies, parfois pas très orthodoxes, tout en assurant sa propre sécurité et celle des autres. Il fait état de différentes problématiques rencontrées. Il s'agit tantôt de la présence de camions d'entretien paysagé qui se stationnent systématiquement sur les bandes cyclables, obstruant ainsi la circulation des vélos; tantôt de promeneurs qui déambulent avec une poussette ou avec un chien. Quant à lui, si l'objectif visé consistait à permettre l'utilisation du RC par une multitude d'usagers, on devrait en changer le nom pour « réseau multifonctionnel » et on devrait, de surcroît, le signaler en conséquence. Il témoigne finalement de son expérience à Vancouver, où il y a très peu de pistes cyclables à l'extérieur des parcs et où il y a également très peu de signalisation. Il explique que dans cette ville, les divers usagers de la route partagent un code commun qui consiste à donner systématiquement la priorité à l'usager le plus vulnérable, et ce en toute situation. Selon lui, il s'agit d'une simple question d'éducation, qui reste à faire ici. Il s'agirait également de renforcer la surveillance et d'appliquer la réglementation. M. Giguère apprécie que les cyclistes soient mieux protégés par l'installation de bollards séparant la piste cyclable des voies de circulation automobile sur certains tronçons de rues plus achalandées où la vitesse est plus élevée. Il réfère au boulevard de Pierrefonds.

M. Ward remercie M. Giguère pour son intervention et lui explique que l'arrondissement est conscient que des améliorations restent à faire en vue d'améliorer le RC dans les axes Nord-Sud.

7.5. MME ELENA BENAVIDES, CITOYENNE DE PIERREFONDS-ROXBORO

Mme Benavides dit circuler à vélo dans l'Ouest de l'île depuis 25 ans. À son avis, le RC a été conçu pour permettre les déplacements actifs, favorisant ainsi la pratique d'une activité physique. Selon elle, la présence de VÉTS sur les voies du RC n'est pas souhaitable, principalement à cause de la largeur des voies cyclables. Elle craint que ça devienne difficile de circuler advenant une popularité grandissante de VÉTS.

M. Perez résume les objections de Mme Benavides. Il comprend que les principaux éléments qui lui posent problème sont la largeur, la vitesse et la popularité des VÉTS.

7.6. M. RAYMOND POISSANT, USAGER DE VÉTS

Il dit représenter ses amis, usagers de VÉTS, qui l'accompagnent. Il explique que ce mode de transport leur permet de se déplacer librement à l'extérieur puisque leur mobilité est en déclin. Il explique que la largeur des poignées d'un VÉTS et celle d'un vélo sont équivalentes. Il explique qu'ils ont l'habitude de rouler entre 20 et 25 km heure et précise être capable de s'arrêter sur une distance de cinq pieds. Il note que Montréal est la seule ville au monde où une personne handicapée peut descendre d'un bateau et accéder au RC. Il en profite pour expliquer qu'il souhaiterait que des abris et des toilettes soient aménagés sur les pistes du RC. Il explique qu'à Amsterdam, les vélos sont tous équipés de miroirs et de klaxon. Il considère qu'il y a de la place sur le RC pour les VÉTS. Seule la présence des piétons lui pose un problème.

Mme Fournier demande à M. Poissant s'il circule sur la route avec les autos et souhaite savoir de quelle manière il vit la cohabitation avec les automobiles lorsqu'il circule avec son VÉTS. Il explique que c'est dangereux et qu'il n'aime pas ça, principalement parce que la vitesse et la capacité d'accélération ne sont pas compatibles avec celles des automobiles. Il ajoute que les utilisateurs de VÉTS évitent généralement la rue.

7.7. M. BERTRAND DENIS, CYCLISTE

Ce cycliste expose la difficulté de circuler sur l'axe Nord-Sud et précise qu'il utilise le vélo pour se déplacer au travail, de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro à la Ville Dorval en utilisant le boulevard Des Sources. Il déplore l'absence de piste cyclable sur ce boulevard et explique qu'il circule sur le trottoir pour sa propre sécurité. Il est d'avis qu'il devrait y avoir une vitesse minimale et une vitesse maximale sur les voies du RC montréalais. Les piétons n'y auraient pas leur place selon lui.

7.8. M. TOM ROBINSON, RÉSIDANT DE L'ÎLE-BIZARD

M. Robinson explique qu'il est un cycliste invétéré ayant circulé à Toronto ainsi qu'à Montréal. Il appuie les interventions précédentes ayant porté sur la question de la vitesse. Il demande cependant si les cyclistes doivent effectivement circuler sur les voies cyclables lorsqu'il y en a.

M. Bédard explique que le règlement a été modifié de sorte qu'un cycliste n'a plus l'obligation de circuler sur une voie cyclable lorsqu'une telle voie est aménagée à proximité de l'endroit où il circule. Le Code de la sécurité routière a été récemment modifié à cet effet. Ceci rassure M. Robinson puisqu'il n'utilise les voies cyclables que lorsque ceci lui convient, notamment selon sa vitesse et son itinéraire. Selon lui, le RCM est très convenable, bien qu'il souhaiterait voir des voies cyclables aménagées de chaque côté de la rue afin d'éviter de circuler en sens inverse des véhicules. Il mentionne que plus d'attention doit être portée à la situation des VÉTS puisqu'il semble difficile de circuler dans la rue avec les automobiles pour ces véhicules.

M. Perez trouve intéressant le commentaire à l'égard de la vitesse propre aux différentes catégories de cyclistes. M. Robinson répond qu'il serait bien s'il y avait une voie rapide, bien qu'il ne soit pas certain d'en voir la nécessité.

Mme Fournier lui demande si les propos des divers intervenants rapportant la présence de nombreux cyclistes de haute performance sur les voies du RC résultent d'une simple perception. Il répond qu'il y en a peut-être plus sur certains longs tronçons du RC, notamment sur la piste longeant le Canal de Lachine.

M. Robert demande si M. Robinson utilise la voie cyclable qui permet de traverser le Pont de l'île-Bizard. M. Robinson lui témoigne sa grande satisfaction par rapport à l'ajout de ce tronçon cyclable.

8. Ajournement

À 21h40, M. Rouleau ajourne la séance au jeudi 27 octobre après avoir remercié les participants ainsi que les représentants de la Direction des transports.

Séance du jeudi 27 octobre 2011 à 19h00, tenue en salle du conseil de l'arrondissement de Ville-Marie, située au 800, rue De Maisonneuve Est

Commissaires présents :

M. Luis Miranda, président
Maire de l'arrondissement d'Anjou

Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de la ville, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire de la Cité de Dorval

M. Maurice Cohen, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Saint-Laurent

Mme Véronique Fournier, membre
Conseillère de la ville, arrondissement du Sud-Ouest

Mme Ann Guy, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Verdun

M. Alex Norris, membre
Conseiller de la ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Lionel Perez, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

M. François Robert, membre
Conseiller d'arrondissement, arrondissement de l'île-Bizard—Sainte-Geneviève

Commissaires absents :

M. Beny Masella, membre
Maire de la Ville de Montréal-Ouest

M. Bertrand Ward, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Le quorum est atteint.

Aussi présents :

M. Michel Bissonnet, membre du comité exécutif, responsable du transport

M. Claude Carrette, directeur, Direction des transports

Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

M. Marc-André Lavigne, conseiller en aménagement, Division des transports actifs et collectifs

Mme Katie Tremblay, ingénieur, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

Assistance :
20 personnes

9. Reprise de l'audition des commentaires du public

Le président, M. Luis Miranda, annonce la reprise de la séance. Il invite les commissaires à se présenter. Avant de reprendre la période d'audition des commentaires, il rappelle l'objet de la consultation publique ainsi que les modalités de participation. Il synthétise les propos tenus par les participants aux séances précédentes puis invite les personnes inscrites à prendre la parole à tour de rôle.

9.1. M. NICOLAS THIBODEAU

Selon cet intervenant, il est exagéré de dire que l'étendue du RC est de 535 km. Il considère que ceci donne un faux sentiment de cyclisme montréalais puisque certains des tronçons comptabilisés, dont la chaussée partagée, ne sont pas à l'usage exclusif des cyclistes et n'appartiennent donc pas en propre au RC. Selon M. Thibodeau, il serait plus juste de retirer 100 km au nombre de kilomètres avancé. Il propose une distribution des divers usagers sur les voies du RC basée sur une typologie des différents modes : actifs, passifs et moteurs. Il dit également être surpris de constater que les membres de la commission ne se soient pas présentés en informant l'assemblée du mode de transport qu'ils privilégient pour leurs déplacements personnels, à savoir s'ils sont cyclistes ou automobilistes.

Mme Elsie Lefebvre lui demande où les AMM et les VÉTS devraient circuler selon sa typologie.

M. Norris, quant à lui, demande comment il catégorise les sentiers polyvalents que l'on retrouve dans le Parc Maisonneuve, notamment.

M. Thibodeau juge que les pistes cyclables à double sens représentent un danger. De plus, il ajoute que l'aménagement d'une piste cyclable du côté Ouest de la rue St-Urbain constitue une réelle aberration en plus d'un grand danger pour les cyclistes qui doivent ainsi côtoyer de près les autobus. À son avis, il aurait été plus judicieux d'aménager cette piste cyclable du côté Est de cette rue, loin de la circulation des autobus qui ont à effectuer des arrêts à la droite de la rue. Il termine en mentionnant les statistiques « origine destination » qui fait état des distances moyennes parcourues par les Montréalais pour se rendre au travail. Selon ces données, ce sont en moyenne quatre kilomètres qui sont parcourus. M. Thibodeau évalue donc à une quinzaine de minutes le délai nécessaire pour se rendre au travail à vélo selon une vitesse de 16 km/heure. Il illustre ainsi l'économie de temps et l'impact environnemental qui, à eux seuls, justifient la nécessité pour la Ville de Montréal de faire une place grandissante au vélo.

M. Perez comprend que cet intervenant souhaiterait un partage hybride, bien qu'il entrevoie la possibilité d'un partage plus général si les pistes étaient d'une autre dimension.

Mme Fournier demande à M. Thibodeau si la signalisation et le marquage représentent des pistes de solutions selon lui, ce à quoi il répond par l'affirmative.

M. Norris questionne le critère du temps d'arrêt, de la vitesse et du poids en ajoutant que le poids de l'utilisateur doit également être tenu en compte.

9.2. M. JEAN-YVES GAGNÉ

M. Gagné explique qu'il souhaite simplement que la société lui facilite la vie au quotidien. Dans les journaux du jour, on pouvait lire que Montréal est la première ville cycliste en Amérique du Nord. Puis, il réfère à l'article 24 du règlement municipal sur la circulation, qui, selon lui, va à l'encontre de l'utilisation du RC par les AMM. Il précise également que, dans les faits, les AMM sont présents sur le RC et que les cyclistes acceptent leur présence. Selon lui, il est grand temps de légaliser la présence des AMM sur le RC. À cet effet, il évoque l'avis de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) qui, aux pages 115 et 116, y est favorable. Par conséquent, il enjoint les commissaires à suivre cette position. Aussi, il met en doute la vitesse de déplacement des piétons. Il dit que les AMM vont deux fois plus vite que les piétons. Aussi, il prône la tolérance et rappelle que deux villes québécoises ont autorisé la présence des AMM : Drummondville et Verdun. En août 2011, la Cour Suprême a réitéré le statut de piéton des AMM. Pourtant, les utilisateurs d'AMM se déplacent beaucoup plus rapidement que les piétons. En conclusion, M. Gagné prône l'ouverture et le partage tout en rappelant que l'organisme Kiroule et l'OPHQ ont réalisé une importante campagne de promotion sur la question du partage du RC, et ce en croyant que la présence des AMM y était légalisée. Il informe les commissaires à l'effet que de nombreux organismes de défense des droits des personnes handicapées sont également en faveur du partage.

Mme Lefebvre le remercie pour le partage de toute cette information.

M. Perez le remercie également. Il lui dit avoir lu l'avis du gouvernement et souhaiter obtenir des statistiques quant au nombre d'utilisateurs d'AMM. M. Gagné ne sait pas combien il y en a, mais l'assure qu'il y en a de plus en plus.

M. Perez demande ce qu'il pense de la typologie présentée par M. Thibodeau. M. Gagné est contre les propos de M. Thibodeau puisque dans les faits, au quotidien, il expérimente plus l'harmonie que le conflit.

Mme Fournier demande s'il cohabite bien avec les scooters électriques. M. Gagné considère que la vitesse et la largeur de ces véhicules les rendent moins compatibles avec les autres usagers du réseau.

M. Norris demande pour quelle raison la présence des AMM devrait être permise selon lui. M. Gagné rappelle le rapport et les recommandations de l'INSPQ à cet effet. Il ajoute que les joints de dilatation des trottoirs, la glace, la neige ainsi que l'instabilité des AMM et la difficulté de circuler en hiver, font du RC un endroit favorisant le déplacement des personnes qui circulent en AMM.

9.3. M. SIMON CARREAU

M. Carreau remercie les commissaires, les citoyens ainsi que les cyclistes pour la tenue de cette consultation publique. Il se présente en tant que co-animateur du compte Twitter *Rouler Montréal*. D'emblée, il dit être d'avis qu'il faut partager le RC avec autant de monde que possible et de manière sécuritaire.

Il note cependant le manque d'espace pour circuler à vélo et considère que l'offre du RC ne suffit pas à répondre à la demande. Il mentionne la présence de *hipsters* en *fixie* sur le RC. Selon lui, il faut cesser de développer le réseau en vue de répondre à l'archétype du cycliste unique. Il suggère plutôt d'élargir la palette d'offre en la multipliant sur tous les axes. Un réseau plus diversifié permettrait certainement, selon lui, aux différents types d'usager de se répartir sur le RC selon leur capacité, leur expérience, leur vitesse, etc. Il ajoute que davantage de vélos pourraient aller dans la rue. Cependant, celle-ci demeure, encore aujourd'hui, un environnement trop hostile pour convaincre les moins téméraires des cyclistes. Aussi, selon lui, les articles 341 et 430 du Code de la sécurité routière sont inconnus de la population et ne sont pas mis en application par les forces de l'ordre, alors que le fait de les enfreindre est pourtant passible d'amende. Il ajoute que la sécurité est une responsabilité partagée et il s'explique mal que seulement sept contraventions aient été données à des automobilistes alors que plus de 1000 ont été données à des cyclistes. En terminant, il insiste sur l'importance de faire connaître les droits et les obligations des cyclistes.

Mme Guy, remercie M. Carreau et se dit curieuse de savoir ce que sont les « *hipsters* qui se promènent en *fixies* ». M. Carreau explique qu'il s'agit de vélo sans vitesse et sans frein. Elle souhaite l'entendre sur la question du sentiment de sécurité en lien avec le marquage et la signalisation du RC. M. Carreau considère que la distance d'un mètre à droite de la chaussée devrait être supérieure puisqu'une distance supplémentaire doit être ménagée par les cyclistes afin d'éviter les ouvertures de portière. Selon lui, la signalisation doit être claire, complète et comprise de tous.

M. Rouleau demande si la vitesse est le principal enjeu. M. Carreau croit que c'est probablement l'un des principaux enjeux. Il va dans le sens d'une limitation de la vitesse sur le RC. Selon lui, le problème est plutôt lié aux écarts de vitesse entre les différents usagers.

Mme Lefebvre lui demande s'il serait en faveur d'une campagne portant sur la sécurité des déplacements à vélo. Sa réponse est positive et il se dit très heureux de pouvoir s'exprimer sur la question.

Mme Fournier le remercie pour son blogue. Elle demande ce qu'il pense du projet de route verte, du Nord au Sud. Il explique que la question des intersections est problématique et que le manque de cohérence de ce projet est manifeste.

9.4. M. LOISELLE, ANCIEN CYCLISTE, EN AMM DEPUIS 2003.

M. Loiseau est en faveur du partage. Selon lui, il est dangereux pour les utilisateurs des AMM de circuler sur les trottoirs. Il considère que leur vitesse, comparable à celle des cyclistes, facilite la cohabitation du vélo et de l'AMM.

M. Miranda demande comment se vit cette cohabitation actuellement. M. Loiseau répond que ça se vit très bien.

Mme Lefebvre demande s'il leur est possible de circuler dans la rue. Il répond que ça va très bien, surtout sur les bandes cyclables.

9.5. M. HENRI DESBIOLLES, RAPLIQ

Cette personne est en faveur du partage en lien avec la Politique municipale en accessibilité universelle. Il précise qu'il utilise le RC pour ses déplacements utilitaires et non à des fins de loisir.

M. Miranda demande comment se vit la cohabitation avec les cyclistes sur le RC, ce à quoi M. Desbiolles répond que ça se passe très bien.

M. Norris exprime n'avoir jamais eu de problème avec les AMM sur les voies du RC. Selon lui, la principale question est celle du partage de la chaussée. Il se dit également en accord avec M. Carreau à savoir qu'une redistribution des usagers sur le réseau RC est nécessaire.

M. Desbiolles termine en expliquant qu'il ne demande qu'à prendre sa place.

M. Perez comprend que c'est une question de gros bon sens. M. Desbiolles explique qu'il s'agit précisément d'une question de respect de la différence.

9.6. M. ÉRIC LÉONARD, CITOYEN DE ROSEMONT

Cet intervenant débute en affirmant que la question du partage de la rue est centrale, et ce tout en se questionnant à savoir si la condition du réseau le permet vraiment. Selon lui, les cyclistes ont une bonne tolérance envers les autres groupes d'usagers. Il met cependant un bémol en ce qui concerne les vélos électriques de type scooter, et ce principalement à cause du mode. Il fait même un parallèle avec la voiture électrique. Il prône l'ouverture.

M. Perez demande à savoir quelle est la distinction entre une bicyclette assistée et un vélo électrique de type scooter. La distinction est faite en lien avec l'absence de propulsion humaine avec le VÉTS.

Mme Lefebvre demande si la cohabitation entre l'auto et le vélo pourrait faire l'objet d'une campagne publicitaire. M. Léonard croit effectivement que la campagne publicitaire devrait inclure l'automobile.

M. Fournier demande si le problème de conflits aux intersections pourrait être atténué suivant cette sensibilisation. M. Léonard le croit.

9.7. M. JETTÉ, VÉLO-VOYAGEUR INVÉTÉRÉ

Cet intervenant juge que les plus rapides sont dérangés par les plus lents et que la solution consisterait à aménager des pistes plus larges. Il est d'avis que les problèmes de circulation sont pelletés dans les pistes. En ce qui concerne la gestion des carrefours, il suggère, une fois de plus, un aménagement plus large afin de permettre aux plus rapides de dépasser. M. Jetté explique que toutes ces solutions ne sont peut-être pas idéales, mais, selon lui, il s'agit d'une ébauche de réflexion.

Mme Lefebvre lui demande s'il est d'avis que les bandeaux cyclables plus larges sont plus sécuritaires. M. Jetté déplore que la piste cyclable Bellerive ait été rétrécie plutôt qu'élargie. Selon lui, plus la piste est large, plus les dépassements y sont facilités. Il est également d'avis que les patins à roues alignées prennent plus de la moitié de la largeur de la piste cyclable avec leurs grands mouvements.

M. Perez comprend qu'il est contre la présence des scooters, mais en accord avec la présence des bicyclettes assistées. M. Jetté termine en plaidant en faveur de l'élargissement des pistes cyclables.

9.8. M. LEBLANC, CYCLISTE

Il est d'avis que les piétons, les patineurs à roues alignées et les *skates* ne devraient pas être sur le RC, bien qu'il comprenne que l'état de la chaussée rend leurs déplacements difficiles. Actuellement, il dit expérimenter ce qu'il qualifie de « mode de partage bigarré ». Il dit rencontrer tous les groupes d'usagers sur les pistes cyclables. Selon lui, il y a de plus en plus de monde et de moins en moins de cyclistes. Il est d'avis que la Ville devrait cesser de construire des pistes à double sens, en site propre. Il souhaite plus de tronçons ouverts à l'année et de rues à circulation locale. Il ne saisit pas le concept du SASS, les passages piétons et le virage au rouge. Il est en faveur d'une campagne de sensibilisation, mais sans y fonder trop d'espoir.

M. Perez comprend que cet intervenant a beaucoup d'expérience et que ces propos montrent une certaine ouverture quant aux questions d'infrastructures, d'usages et d'usagers. Il rappelle que l'on est en train de passer un moment charnière.

M. Leblanc termine en mentionnant que les *hipsters* en *fixies*, eux, ne vont pas dans le sens du partage harmonieux. Selon lui, ce sont des fous qui se baladent avec des vélos qui n'ont pas de freins.

Mme Fournier lui demande son opinion quant aux *skates* et aux patins. M. Leblanc répond que qu'il ne saurait pas répondre à cette question puisque ces usagers se déplacent en zigzaguant.

Mme Fournier lui demande aussi s'il est en faveur d'une vitesse minimale et d'une vitesse maximale. M. Leblanc répond par l'affirmative.

Mme Lefebvre demande ce qui doit être prévu pour les débutants et s'il y a une problématique. M. Leblanc répond que les bandes cyclables sur l'axe Nord-Sud doivent être multipliées et qu'il y aurait lieu d'en ajouter sur les petites rues plutôt que d'élargir les bandes existantes.

M. Norris questionne la présence des scooters. M. Leblanc est d'avis qu'ils pourraient très bien circuler avec les véhicules et rouler à 50km/heure. Selon lui, ceci aiderait certainement à réduire la circulation automobile.

9.9. MME ÉMILIE THUILLIER ET M. MARC-ANDRÉ GADOURY, PROJET MONTRÉAL

Ces deux représentants du parti Projet Montréal sont en faveur du cyclotourisme, notamment sur la route verte, où l'on observe des usages tant utilitaires que de loisirs. Cependant, le sentiment de sécurité y diffère selon les groupes d'usagers. Mme Thuillier dit recevoir plusieurs appels concernant le RC dans le secteur du boulevard Gouin.

M. Gadoury explique que le pourcentage de personnes en transit est impressionnant. Le parti Projet Montréal aimerait reconnaître les différents usages en permettant l'augmentation du nombre de transits. Selon lui, le réseau devrait devenir un vrai réseau. Il est en faveur d'une signalisation du réseau.

Mme Guy leur demande de se prononcer sur la question du partage. À ce sujet, Mme Thuillier explique que la configuration des pistes doit être revue si l'on souhaite réaliser un réel partage. M. Gadoury évoque la possibilité d'implanter des autoroutes à vélos en lien avec leur R3. Mme Fournier les remercie pour ce point de vue. Elle ajoute que les gens, lors de l'assemblée tenue hier, ont mentionné l'absence de liens Nord-Sud. Mme Thuillier est en faveur de cette demande tout en ajoutant que les liens Nord-Ouest et Est-Ouest doivent être développés. Elle dit être d'avis que l'on ne peut prioriser aucun groupe d'usagers, mais qu'il faut plutôt donner une place à chaque groupe d'usagers sur le RC.

Mme Lefebvre, demande si le fait d'élargir ne serait pas une solution. M. Gadoury explique que l'élargissement de Rachel ne saurait être positif. Selon lui, une signalisation appropriée serait une solution. Il faut réfléchir à cette solution pour de nouveaux aménagements. M. Norris trouve l'idée de faire une distinction entre les tronçons très intéressante.

Mme Thuillier explique que dans les parcs, la fonction de loisir pourrait être privilégiée.

Mme Guy demande comment il serait possible de partager ce genre de pistes avec les scooters. M. Gadoury ne leur interdirait pas l'accès sur l'autoroute à vélos.

M. Perez comprend que Projet Montréal est pour le partage, selon les conditions énoncées.

M. Gadoury réitère le besoin d'autoroutes à vélo pour le transit compte tenu du grand nombre de transits et de la vitesse à laquelle ils s'effectuent.

9.10. M. ÉTIENNE GUINDON, CITOYEN D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE.

Il considère que la présence de scooters électriques est problématique puisqu'il ne s'agit ni d'un vélo ni d'une moto. C'est trop gros, trop large et trop rapide. Il ajoute qu'il s'agit d'un véhicule intimidant pour les cyclistes. Il fait du vélo en famille tout en étant un cycliste de haut niveau. Aussi, il dit courir vite et longtemps sur les pistes du réseau.

Mme Lefebvre comprend qu'il est en faveur de permettre la présence des coureurs sur le RC. M. Guindon répond par l'affirmative. Selon lui, on ne devrait pas permettre les VÉTS, mais il dit n'avoir cependant aucun problème avec la bicyclette assistée.

Mme Lefebvre explique que les utilisateurs de scooters électriques ne se sentent pas en sécurité sur la chaussée. À ce sujet, M. Guindon, dit qu'il faut simplement débarrer leur vitesse.

9.11. MME KOWALSKY

Cette citoyenne souhaite parler du taux d'accidents. Selon elle, ce sont les jeunes, les travailleurs et les pauvres qui sont victimes des accidents en vélos. Il y aurait plus de collisions que rapporté.

9.12. M. MARTIN LAPERLE

M. Laperle souhaite que les utilisateurs d'AMM puissent utiliser le RC de façon sécuritaire et le trottoir également. En terminant, il informe les commissaires que, selon la définition de la RAMQ, l'AMM est le prolongement des jambes d'une personne.

10. Ajournement

À 21h50, M. Miranda remercie les participants ainsi que les représentants de la Direction des transports ainsi que M. Michel Bissonnet, responsable du dossier au comité exécutif. La séance est ajournée au mercredi 23 novembre prochain.

Séance du mercredi 23 novembre 2011 à 19h00 tenue en salle du conseil de l'arrondissement de Verdun, située au 4555, rue De Verdun

Commissaires présents :

Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de la ville, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire de la Cité de Dorval

M. Maurice Cohen, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Saint-Laurent

Mme Véronique Fournier, membre
Conseillère de la ville, arrondissement du Sud-Ouest

Mme Ann Guy, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Verdun

M. Alex Norris, membre
Conseiller de la ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Commissaires absents :

M. Luis Miranda, président
Maire de l'arrondissement d'Anjou

M. François Robert, membre
Conseiller d'arrondissement, arrondissement de l'Île-Bizard—Sainte-Geneviève

M. Beny Masella, membre
Maire de la Ville de Montréal-Ouest

M. Lionel Perez, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

M. Bertrand Ward, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Le quorum est atteint.

Aussi présents :

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

Assistance :

28 personnes

11. Reprise de l'audition des commentaires du public

M. Rouleau, le vice-président du volet agglomération, explique qu'il présidera l'assemblée compte tenu de l'absence du président. Il met en contexte la séance et explique le déroulement attendu puis invite les membres de la commission à se présenter. M. Rouleau invite les personnes inscrites à se présenter au micro à tour de rôle.

11.1. ANDRÉA PERRON, CONSEILLÈRE, OPHQ

Mme Perron rappelle l'obligation d'intégrer les personnes handicapées en vertu de la loi. À cet effet, elle interpelle la commission sur cette question de légitimer la présence des AMM sur le RC. Elle explique qu'il est question de la qualité de vie de 10% de la population, de 370 000 montréalaises et montréalais. Elle évoque le droit de se mouvoir sur le territoire sans obstruction. Elle parle de favoriser une approche inclusive en pensant un environnement sans obstacles et en permettant une accessibilité dès la conception. Elle explique ce qu'est une chaîne de déplacements sans obstacles, du point A au point B, incluant l'aménagement urbain et les équipements de transport en commun. Mme Perron souhaite l'amélioration de l'accessibilité du RC aux AMM. Selon elle, il s'agit d'un beau défi d'harmonisation. Les AMM visent à palier une incapacité à la marche. Il s'agit d'un mode de transport à part entière qui contribue à la poursuite des activités de leurs utilisateurs.

Au nom de l'OPHQ, Mme Perron demande une double reconnaissance des personnes handicapées utilisateurs d'AMM, comme cycliste et comme piéton, pour leur permettre d'opter pour le parcours le plus adapté. Il ne faut pas restreindre la mobilité des personnes handicapées. Elle est également d'avis qu'il faut véhiculer une information claire et concise aux usagers du RC et cite les différents documents municipaux allant en ce sens. En terminant, elle donne l'exemple d'autres villes québécoises.

M. Norris questionne la donnée concernant le pourcentage de personnes handicapées sur le territoire montréalais (10%). Elle affirme qu'il s'agit effectivement de 10% pour la région de Montréal, cependant elle explique que les données concernant le nombre d'utilisateurs d'AMM ne sont pas répertoriées.

Mme Lefebvre demande si les AMM pourraient améliorer leur visibilité sur le RC. Elle est d'avis que ce serait possible en ajoutant qu'à Drummondville, il existe un code de conduite sur le RC.

Mme Fournier remercie Mme Perron pour la précision de la présentation. Aussi, Mme Fournier la questionne sur la diversité de juridictions des villes. Mme Perron explique qu'elle travaille au niveau régional de l'OPHQ. Mme Fournier est intéressée à obtenir cette information. Mme Perron s'engage à fournir le rapport provincial sur les AMM ainsi que les pourcentages d'utilisateurs d'AMM.

11.2. M. JEAN-SÉBASTIEN DUFRESNE, FJÎM

Il présente le Forum jeunesse de l'île de Montréal et exprime son intérêt envers cette consultation. Il débute en disant déplorer la baisse de l'utilisation chez les jeunes. La position du Forum est favorable aux déplacements utilitaires à vélo et à la cohabitation avec les AMM. Il ajoute qu'une hausse de l'achalandage est indéniable et que l'on observe même une presque saturation du RC. Selon lui, une priorité doit tout de même être accordée aux cyclistes. Il est d'avis que le réseau doit être repensé sur la base de ses divers usagers. Il lui importe que soit privilégié le transport actif, tout en permettant la présence des AMM sur le RC. Il énumère les différentes fonctions du vélo : entraînement, utilitaire et de loisir. Il voit un problème avec la haute vitesse. Selon lui, le développement du réseau doit se faire pour favoriser le transport utilitaire, et ce tout en tenant compte des usages secondaires. Il voit également l'importance d'améliorer la signalisation. M. Dufresne amène différents autres moyens pour favoriser le partage : rouler à contresens sur sens unique, permettre l'utilisation des *longs boards* sur rue et sur le réseau, permettre au vélo de tourner à droite et permettre la présence des vélos sur les voies réservées aux autobus et ménager plus d'espace pour le vélo en ville.

M. Norris souhaite que M. développe cette idée de rouler à contresens sur les sens uniques. M. Dufresne explique que ceci se fait en Europe pour encourager et faciliter la circulation à vélo. M. Norris considère que cette pratique sécuriserait la pratique.

Mme Lefebvre remercie et salue le travail du Forum jeunesse. Elle dit s'intéresser au cas des jeunes usagers et demande à savoir si des actions sont menées en ce sens, notamment en ce qui a trait à la promotion et au partage des voies réservées. M. Dufresne explique que le Forum fait la promotion au sein de son organisation et qu'il fait également pression auprès des décideurs.

11.3. M. BARTEK KOMOROWSKI, CONSULTANT ET URBANISTE

Cet intervenant explique qu'il va surtout parler de la présence des VÉTS. Il présente les priorités publiques en lien avec le transport actif et ses enjeux, notamment en ce qui concerne la sécurité réelle vs la sécurité perçue. Selon lui, une piste de solution réside dans les mesures d'apaisement de la circulation dans les rues de Montréal. En apaisant les rues à grande échelle, on pourrait réduire la pression sur les voies du RC. Aussi, il croit que les VÉTS et les cyclistes de haute performance ne devraient pas circuler sur le RC.

Mme Guy le remercie. Elle lui demande s'il détient des données statistiques quant aux accidents ayant eu lieu sur les pistes bidirectionnelles. M. Komorowski répond que la problématique est davantage liée à l'achalandage et que le risque de collision varie en fonction d'une variété d'éléments. Il s'engage à trouver et envoyer cette information à la commission.

Mme Lefebvre demande s'il croit que l'on devrait développer davantage de pistes protégées. Il répond que la réglementation a changé et que les vélos ne sont plus obligés de rouler sur la rue. Il dit être en faveur des pistes protégées.

Mme Fournier en profite pour expliquer que le premier *Woonerf* sera aménagé dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Elle lui demande s'il croit qu'il serait pensable, voire souhaitable, de réaliser des aménagements de type *Woonerf* sur de longs tronçons. M. Komorowski explique que l'on conçoit le système routier de manière hiérarchique avec divers types de mesures d'apaisement selon le niveau de tronçon. Mme Fournier comprend que l'on doit avoir une vue d'ensemble du réseau routier pour en améliorer le partage.

M. Norris demande à connaître sa position sur le VÉTS, ce à quoi il répond que ça lui semble moins prioritaire de lui donner accès, et ce à cause du poids et de la vitesse. M. Norris demande s'il privilégierait la bande cyclable ou la piste en site propre. M. Komorowski privilégie un aménagement en site propre sur une rue achalandée.

11.4. M. PRONOVOST, VÉLO QUÉBEC

Le président de Vélo Québec explique que l'organisme fait la promotion du vélo à Montréal et dans l'ensemble du Québec pour tous les groupes d'âge depuis 44 ans. Il ajoute que plusieurs événements permettent de faire briller Montréal à l'international. Il dit travailler en collaboration

avec les municipalités. Il informe l'assemblée qu'une campagne a été menée sur le partage de la route en 2011, et qu'en 2012, il y en aura probablement une avec la Ville. Selon lui, la place du vélo dans la ville est dans la rue puisque 52% de la population fait du vélo. L'augmentation du nombre d'usagers est appréciable depuis 2000. C'est l'usage utilitaire pour lequel la croissance est la plus marquée. Il rapporte que 53% des cyclistes utilisent le vélo pour leurs déplacements utilitaires. Une augmentation est également produite par l'arrivée du Bixi qui fait de nouveaux usagers du vélo. Il ajoute que le RC date de 30 ans et que l'évaluation de la configuration du RC montre bien qu'il a été aménagé avec des paramètres techniques de l'époque. M. Pronovost explique que plusieurs segments sont encore trop étroits. L'organisme a observé la présence des AMM et de toute une variété de véhicules motorisés. Vélo Québec a déjà fait des recommandations visant à limiter la vitesse de ces appareils, mais qui n'ont cependant pas connu de suites. Il parle du Segway, un véhicule qui n'est pas encore populaire ici, mais il suggère d'y penser. En terminant, il présente le résultat d'un calcul cinétique (vitesse, poids et masse). Il termine en énumérant les différentes recommandations de l'organisme.

M. Norris demande à savoir pourquoi Transport Canada a ignoré les recommandations de Vélo Québec. Il a l'impression que l'analyse n'a pas été complète et que les manufacturiers ont fait des pressions.

Mme Fournier demande ce qu'il en est des pistes sous juridiction fédérale. Il répond que les discussions ont eu lieu et que Parcs Canada est en réflexion et qu'ils seront très sensibles aux recommandations d'Ottawa. Il croit en la possibilité d'harmoniser.

11.5. M. LUC FORGET, POUR LE ROPMM, CONSEILLER

M. Forget félicite la Ville pour l'adoption de la Politique municipale en accessibilité universelle puisque ceci démontre la volonté d'inclusion de la Ville. Il explique que les trottoirs ne permettent pas aux AMM de circuler en tout confort. Il demande à ce que les utilisateurs d'AMM, régulier et sportif, puissent circuler sur le RCM.

Mme Fournier demande s'il est en accord avec la position de l'OPHQ sur la revendication du double statut des personnes handicapées circulant en AMM et demande également s'il est en accord avec les mesures d'apaisement discutées auparavant. M. Forget est en accord avec la position de l'OPHQ, cependant il ne l'est pas avec les ronds-points qui peuvent être dangereux pour certaines personnes handicapées en raison d'un handicap particulier.

11.6. DR PATRICK MORENCY, POUR L'ÉQUIPE ENVIRONNEMENT ET SANTÉ DE LA DSP

Le Dr Morency explique que la DSP est très fière du développement du RC. Il mentionne que le risque de blessure y est de 28% inférieur sur des rues avec pistes cyclables puisqu'elles permettent de protéger les cyclistes, réduisant ainsi le risque de blessure. Il dispose de données à ce sujet. L'enjeu est plus large que le partage. Il est d'avis que la question de la sécurité des usagers plus vulnérables se doit d'être abordée, notamment dans le cadre de l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation automobile. Il termine en mentionnant que le mémoire de la DSP inclut une série de recommandations.

Mme Lefebvre demande si la première recommandation de la DSP réfère à des pistes en site propre. Le Dr Morency dit qu'ils sont en faveur des bandes, mais qu'il est effectivement question de pistes en site propre.

Mme Lefebvre évoque le faux sentiment de sécurité des cyclistes sur les pistes en site propre. Le Dr Morency mentionne que ce type de pistes protège le cycliste, cependant le problème qui se pose est celui de la visibilité des cyclistes aux intersections, ce qui peut être réglé en dégagant les intersections.

M. Norris demande si on peut recommander les bandes. Le Dr Morency insiste sur le fait que la sécurité passe par l'aménagement sécuritaire des intersections. Il ne détient aucune preuve attestant de la sécurité des bandes.

Mme Fournier explique que les données concernant les accidents de cyclistes ne sont pas connues. Elle demande au Dr Morency s'il voit un intérêt envers la collection de données. Il répond qu'il y a des données, mais qu'elles sont consignées dans les « blessures par chute ». Une première analyse de ces données lui a permis de comprendre que la plupart de ces accidents sont dus à des évitements de véhicules moteurs. En définitive, il dit être très en accord avec le partage du réseau routier par tous les usagers.

11.7. M. DANIEL BIBEAU, IMPORTATEUR DE VÉTS

Selon cet intervenant, la vitesse de pointe des VÉTS n'est pas assez élevée pour leur permettre de circuler au milieu de la route, cependant à la droite de la chaussée les bandes cyclables occupent déjà l'espace. Quant à la question du poids, il explique que sur les 160 à 230 lbs que pèse le véhicule, la batterie d'acide et de plomb compte pour 40 à 75 lbs. Il explique également que les batteries au lithium sont moins lourdes, mais coûtent cher (de 1200\$ à 1300\$), ce qui permettrait de réduire le poids de 130 à 185 lbs. Il ajoute que le VÉTS compte moins de 1500 usagers, dont 85% de retraités qui ne circulent pas sur le RC aux heures de pointe. En conclusion, il explique qu'il s'agit de personnes qui ont des problèmes avec leurs jambes, sans

pour autant nécessiter l'usage d'un AMM. Il conclut en rappelant qu'il est possible de limiter la vitesse des VÉTS à 20km/heure.

Mme Lefebvre considère que l'importance est effectivement de réduire la circulation automobile et comprend que le VÉTS le fait.

M. Norris remercie M. Bibeau et comprend le portrait qu'il dresse de sa clientèle. Il souhaite savoir d'où viennent les chiffres. M. Bibeau explique qu'il y a très peu d'importateurs à Montréal. Il vend entre 220 et 240 unités par an.

11.8. M. PASQUALE, CYCLISTE DEPUIS TROIS SAISONS, TRAVAILLE AU CENTRE-VILLE

M. Pasquale souhaite féliciter la Ville pour sa vision de la mobilité durable. Il explique que les cyclistes sont présents sur les nouveaux médias. Selon lui, la problématique en est une de cohabitation et d'infrastructure. Il est d'avis que la Ville doit se donner les moyens économiques de désengorger son réseau de transport actif et collectif ainsi que son réseau routier. D'une part, il explique que l'amélioration du réseau devrait précéder son prolongement. Il importerait, selon lui, de l'améliorer sur tous les axes en élargissant certains types de voies. D'autre part, il lui semble qu'une sensibilisation des usagers se doit d'être faite. Il voit l'intérêt de produire un guide, un code qui expliquerait les règles de courtoisie qui permettrait de mieux cohabiter. De plus, une meilleure réglementation serait souhaitable. Aussi, les pistes en périphérie devraient être mieux rattachées au Centre. Il qualifie la piste sur la rue Saint-Urbain d'agréable, mais il est d'avis que ce type de pistes n'est pas pour tout le monde. Selon lui, il y a des pistes pour différents type d'usagers. Il termine en expliquant que le vrai défi réside dans le partage de toute la route avec les automobilistes si l'on souhaite des villes plus vertes sur le territoire de la CMM.

Mme Fournier remercie cet intervenant et mentionne avoir apprécié la rigueur de sa démarche. Elle lui demande également ce qu'il pense de la question du dépassement par la gauche, ce à quoi il répond que si la règle est bien établie et qu'elle est respectée de tous, ça ne devrait poser aucun problème.

Mme Guy lui demande quels liens Nord-Sud il proposerait. Selon lui, il est difficile de répondre pour l'Ouest, mais mentionne que la rue Saint-Urbain pourrait être une solution. La rue Berri présente des difficultés en certains points. Il croit qu'il serait possible de le faire sur la rue Saint-Hubert.

Mme Elsie Lefebvre lui demande à quel type de campagne il réfère. Il explique qu'il s'agirait d'une campagne visant à atténuer les problèmes de cohabitation entre le vélo et l'automobile. Elle lui demande également ce qu'il entend par des voies plus larges. Il répond qu'il souhaiterait que les pistes soient plus larges, qu'elles ressemblent à des sortes de boulevards cyclables. Sur le sujet de la cohabitation, le plus gros problème en est un de visibilité aux intersections. Selon lui, il faut s'assurer de faire des pistes que les gens utilisent.

11.9. MME LOUISE HAREL ET MME ANIE SAMSON

Mme Harel salue d'abord le travail de la commission. Elle rappelle ensuite la hausse marquée de l'utilisation des transports actifs, notamment du vélo. Elle ajoute que le RC est surchargé. Elle explique que les pistes cyclables montréalaises sont parmi les plus fréquentées en Amérique du Nord, cependant que le développement du RC ne suit pas le rythme. Il appert que la saturation du RC constitue une frustration. C'est ainsi qu'elle suggère de regarder la problématique de manière pragmatique. Le vélo est devenu un mode de transport à l'année et il y a une pluralité de cyclistes. Elle termine en mentionnant que l'opposition officielle soumet une série de recommandations sur la base d'exemples de Paris, Genève, San Francisco et Vancouver afin de favoriser des déplacements sécuritaires tout en suggérant d'instaurer une règle voulant que la priorité soit accordée à l'usager le plus vulnérable dans un cadre réglementaire bien défini. Les zones de rencontres (Woonerf) en certains endroits dans l'objectif de permettre un rééquilibrage des modes de transport et de freiner l'exode; la voie réservée mixte, à l'image de ce qui peut être observé à San Francisco et à Vancouver, permettent de réaliser des aménagements rapides et économiques en mode partage avec les bus et les taxis. Mme Harel souhaite que cette avenue soit évaluée dans l'objectif de faciliter une cohabitation harmonieuse. Selon elle, la Charte permettrait d'implanter ce genre d'aménagement dans les projets de développement des nouveaux quartiers qui se reconstruisent dans la ville. Elle termine en militant pour le droit de circuler de tous, en excluant cependant les VÉTS.

M. Norris dit savoir que le Syndicat des chauffeurs d'autobus est contre cette idée d'implanter des voies partagées vélo/bus. À cet effet, Mme Harel est d'avis qu'il s'agit d'une appréhension. Elle est d'avis qu'il faudrait procéder d'abord par projet-pilote. Elle témoigne de l'expérience parisienne en expliquant qu'il y a 160 km de voies partagées dans Paris et que sur 569 accidents, seulement 7 sont arrivés dans de ce type de voies.

Mme Lefebvre revient sur les craintes à l'égard des voies partagées vélo/bus. Elle dit noter une certaine évolution à la STM ainsi que des changements de positions. Mme Harel explique que les chauffeurs doivent recevoir une formation particulière, notamment en ce qui a trait à l'attention spéciale qu'ils doivent porter aux angles morts.

M. Norris demande quel est le point de vue de l'opposition sur les questions des mesures d'apaisement et du partage avec les autos sur la chaussée. Mme Harel explique qu'elle a entendu plusieurs commentaires sur la question de l'entretien de la chaussée, notamment sur le nombre de nid-de-poule qu'on y retrouve.

Mme Fournier suggère la mise en place d'une table qui pourrait discuter la question de la mixité des modes. À ce sujet, Mme Harel raconte qu'elle a pu passer une journée avec le directeur des transports de la ville de Barcelone où un projet de mobilité des personnes est mis de l'avant. Elle ajoute que c'est de cette manière qu'ils ont réussi à faire évoluer la situation, sans hiérarchie. Elle termine en expliquant que la STM doit devenir une société qui s'intéresse au déplacement des personnes et non pas aux autobus et aux métros.

11.10.M. GILLES BOUCHARD, USAGER CONDUCTEUR DE VÉLO ÉLECTRIQUE DE TYPE SCOOTER

M. Bouchard constate que les cyclistes roulent à une vitesse supérieure à celle des VÉTS puisqu'il se fait régulièrement dépasser par eux à grande vitesse. Il apprécie le type de pistes que l'on retrouve sur la rue Wellington principalement parce qu'il y a une piste des deux côtés. Aussi, il insiste sur le fait qu'il ne roule pas à plus de 20km en VÉTS. En terminant, il explique qu'il a 74 ans et qu'il ne peut pédaler.

11.11.M. LOUIS BOURQUE, CITOYEN

M. Bourque explique qu'il a subi un traumatisme crânien suite à un accident de vélo. Selon lui, le plus grand danger est lié à l'ouverture des portières de voitures. Plusieurs blessés de la route le sont dans le contexte des ouvertures de portières. Il relate les constats d'une étude selon laquelle les axes, les côtés d'axes, la largeur des axes, la distance et l'espace quasi inexistant dont disposent les cyclistes seraient en cause. Il ajoute que le stationnement sur rue obstrue la visibilité des cyclistes, notamment aux intersections. En terminant, il dit être d'avis que les cyclistes sont victimes d'intimidation de la part des automobilistes. Il conclut en recommandant de prévoir une largeur sécuritaire sur les axes cyclable, d'accrocher les axes qui sont près des grands axes en fonction des côtés d'axes anti-proximaux au Centre.

Mme Lefebvre remercie M. Bourque et lui demande de quelle manière il entrevoit la place du vélo dans les rues qui ne comportent pas nécessairement de pistes. Selon lui, il faut intervenir sur le stationnement en créant une ségrégation sans pour autant créer de marginalité, et ce tant pour la bande cyclable que pour la chaussée partagée.

Mme Guy demande à M. Bourque de lui faire parvenir les données sur lesquelles il s'est basé. Celui-ci s'engage à les faire parvenir.

M. Norris lui demande ce qu'il entend par axes anti-proximaux. Il explique que sur le boulevard De Maisonneuve, il aurait préférable d'implanter la piste du côté nord, compte tenu de la théorie des couples de rues.

11.12. M. DIAMOND

M. Diamond est un usager de VÉTS. Il explique qu'il se fait régulièrement dépasser par des vélos. L'usage du VÉTS est un passe-temps pour lui et lorsqu'il se promène le week-end, il ne rencontre que très peu de vélos. Puis il aborde la question du coût en expliquant qu'il ne faut que 700\$ pour se procurer un scooter électrique et qu'il en coûte moins de 3\$ par mois en électricité pour l'utiliser. M. Diamond souhaite également commenter le développement du RC en tant que cycliste qui fait du vélo depuis 1970, c'est-à-dire avant qu'il y ait un RC. Selon lui, les pistes en béton sont dangereuses. Il est d'avis que la Ville d'Ottawa est un excellent exemple d'échec en matière d'aménagement d'un RC. Il considère que les VÉTS requièrent moins d'espace sur les pistes que les patineurs à roues alignées, surtout ceux qui roulent en couple. En terminant, il est d'avis que les VÉTS doivent être permis sur le RC parce qu'il est inutilisé en plusieurs endroits. Il est également d'avis que les VÉTS ont leur place sur les bandes cyclables.

Mme Lefebvre demande à cet intervenant s'il est d'avis que les VÉTS pourraient être retirés du réseau aux heures de pointe. Il lui répond n'avoir pas expérimenté de difficultés et dit circuler sans problème.

Mme Lefebvre lui demande aussi s'il croit que l'on devrait sensibiliser les automobilistes à la présence des VÉTS sur la chaussée, ce à quoi M. Diamond répond qu'il a un klaxon et des miroirs et qu'il s'en sert. Il fait un dernier commentaire sur l'aménagement de la bande cyclable sur la rue Saint-Urbain qui aurait, selon lui, dû être aménagée du côté Est plutôt que du côté Ouest, compte tenu du fait que les autobus circulent du côté Ouest et que ceci présente un enjeu majeur de sécurité.

12. Levée de la séance publique

À la suite de l'audition des commentaires, le président remercie les personnes qui se sont déplacées pour prendre part à cet examen public. Sur une proposition de Mme Ann Guy, appuyée par M. Maurice Cohen, la séance est levée à 22h50.

Séance du mercredi 14 mars 2012 à 19h00, tenue en salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal, située au 275, rue Notre-Dame Est

Commissaires présents :

M. Luis Miranda, président
Maire de l'arrondissement d'Anjou

Mme Elsie Lefebvre, vice-présidente
Conseillère de la ville, arrondissement de Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

M. Edgar Rouleau, vice-président
Maire de la Cité de Dorval

M. Maurice Cohen, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Saint-Laurent

Mme Caroline Bourgeois, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles

Mme Ann Guy, membre
Conseillère de la ville, arrondissement de Verdun

M. Alex Norris, membre
Conseiller de la ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Lionel Perez, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

M. Bertrand Ward, membre
Conseiller de la ville, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Commissaires absents :

M. François Robert, membre
Conseiller d'arrondissement, arrondissement de l'Île-Bizard—Sainte-Geneviève

M. Beny Masella, membre
Maire de la Ville de Montréal-Ouest

Le quorum est atteint.

Aussi présents :

M. Claude Carrette, directeur, Direction des transports

Mme Marie-Hélène Bouchard, secrétaire recherchiste, Direction des transports

M. Serge Lefebvre, chef de division, Division des transports actifs et collectifs

M. Michel Bédard, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

M. Marc-André Lavigne, conseiller en aménagement, Division des transports actifs et collectifs

Mme Katie Tremblay, ingénieur, chef d'équipe, Division des transports actifs et collectifs

Assistance :

37 personnes

13. Ouverture de la séance

Le président, M. Luis Miranda, ouvre la séance à 19h05 en souhaitant la bienvenue aux nombreuses personnes présentes dans la salle, aux représentants de la Direction des transports ainsi qu'aux commissaires. Le président explique que la séance de ce soir est réservée à l'adoption des recommandations formulées suite à l'examen public de la question du partage du réseau cyclable montréalais dans le cadre duquel quatre séances publiques ont déjà été tenues. Il annonce le déroulement de la soirée.

14. Adoption de l'ordre du jour

M. Maurice Cohen propose l'adoption de l'ordre du jour et Mme Lefebvre appuie cette proposition.

15. Le partage du réseau cyclable montréalais : Avec qui et comment – Adoption des recommandations

M. Miranda débute la lecture des recommandations et invite les commissaires à lire les recommandations soumises pour adoption à tour de rôle.

Suite à la lecture des recommandations, le président demande une proposition en visant l'adoption. Ainsi, sur une proposition de M. Bertrand Ward, appuyée par Mme Ann Guy, les recommandations sont adoptées à l'unanimité.

Une fois les recommandations adoptées, le président invite les personnes inscrites à la liste des interventions du public à prendre la parole à tour de rôle.

15.1. PÉRIODE DE QUESTIONS ET DE COMMENTAIRES DU PUBLIC

M. Luc Forget du RAPSIM offre son aide à la Ville de Montréal lorsque viendra le temps de faire l'analyse des recommandations de l'INSPQ.

M. Jean-Yves Gagné se dit heureux de lire la première recommandation en déplorant cependant la lenteur administrative impliquée par celle-ci. Il souhaiterait plutôt un traitement accéléré.

M. Yves Faubert déplore le retrait des VÉTS du RC alors que les cyclistes de haute performance y sont toujours admis.

Mme Andréanne Perron de l'OPHQ demande à savoir comment les étapes subséquentes s'articuleront suite aux recommandations de l'INSPQ. Les différentes étapes lui sont décrites par le président.

M. Leblanc souhaiterait que les personnes ayant participé à la consultation publique soient également invitées à participer au comité mentionné en R-14.

M. Denis Robertson est très heureux de lire la R-6. Il note que ceci se fait déjà dans le Sud-Ouest. La R-10 lui sourit également. Il déplore cependant le manque d'intégration du vélo avec les différents modes de transport collectif, notamment avec le métro et l'autobus. Finalement, il dit être heureux de constater que le piéton n'a plus sa place sur le RC.

M. Pronovost de Vélo Québec considère que les recommandations adoptées ce soir font preuve d'ouverture. En ce qui a trait aux voies de contournement des parcs, il met cependant un bémol en expliquant que ceci devait se faire seulement où nécessaire. En terminant, il offre à la Ville la collaboration de l'organisme pour la suite des travaux.

M. Poulin, qui représente un groupe de personnes multi-déficientes, salue les travaux de la commission. Il souhaite cependant émettre une mise en garde afin que la Ville évite d'étiqueter les utilisateurs d'AMM. Il craint que la Ville accepte l'ensemble des recommandations de l'INSPQ en bloc. Selon lui, il faut définir le type de véhicule pouvant circuler sur le RC en évitant de catégoriser les personnes.

Mme Brigitte Blais est interpellée par l'exclusion des planches à roulettes puisque de nombreux jeunes l'utilisent pour leurs déplacements utilitaires.

M. Cédric explique que la Ville, avec sa réputation de leader nord-américain des villes cyclables, devrait avoir la possibilité d'influencer la STM afin que les bus soient munis de support à vélo comme c'est le cas à Toronto.

M. Carreau salue le travail de la commission et note plusieurs avancées potentielles advenant que le comité exécutif de la Ville aille de l'avant avec ces recommandations. Il aurait cependant apprécié que le SPVM soit davantage interpellé dans l'objectif d'accroître la sécurité des cyclistes. Il insiste pour que les articles 341 et 430 du Code de la sécurité routière soient respectés.

15.2. PÉRIODE DE QUESTIONS ET DE COMMENTAIRES DES COMMISSAIRES

Mme Elsie Lefebvre se présente en tant que vice-présidente de la commission et membre du parti Vision Montréal. Elle explique qu'elle a beaucoup apprécié sa participation à cette consultation publique dont la popularité est incontestable. Elle souhaite remercier les membres de la commission, les citoyens, les représentants d'organismes ainsi que la Direction des transports. Elle se dit très satisfaite des recommandations adoptées et leur souhaite les meilleures suites possibles.

M. Lionel Perez partage les commentaires de Mme Lefebvre. Il a grandement apprécié la participation de toutes ces personnes qui ont choisi de prendre de leur temps pour venir partager leur point de vue sur la question. Il explique que malgré la difficulté de faire l'unanimité, les membres de la commission ont tout de même réussi à faire consensus dans l'objectif de promouvoir une cohabitation harmonieuse sur le RC. Il termine en qualifiant son expérience d'enrichissante.

M. Norris remercie également les commissaires pour l'ouverture démontrée. Il se dit très à l'aise avec les recommandations adoptées qui vont dans le sens d'une utilisation harmonieuse du réseau cyclable montréalais comme moyen de transit utilitaire. L'exclusion des VÉTS et l'inclusion des AMM visent à réaliser la cohabitation la plus harmonieuse possible sur le réseau.

Mme Guy se dit également très heureuse des recommandations adoptées ainsi que du processus de consultation publique mené.

Mme Bourgeois souhaite que le comité exécutif prenne acte des recommandations et qu'il fasse montre d'audace. De plus, la forte participation suscitée par cette activité de consultation publique lui semble fort stimulante. Elle conclut en soulignant la participation de Mme Véronique Fournier à ces travaux.

Le président, M. Luis Miranda, remercie chaleureusement tous les membres et mentionne son appréciation quant à l'adoption unanime des recommandations de la Commission sur le transport et les travaux publics dans le dossier du partage du réseau cyclable montréalais.

16. Levée de la séance

La séance est levée à 20h35 sur une proposition de M. Lionel Perez, appuyée par M. Alex Norris.

ADOPTÉ LE : 17 OCTOBRE 2012

« ORIGINAL SIGNÉ »

Luis Miranda
Président

« ORIGINAL SIGNÉ »

Linda Lajeunesse
Secrétaire recherchiste