Vélo et mobilité active dans le Quartier des gares

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Vélo Québec

Juin 2015

CONTENU

Avant-propos 3

1- Introduction – Montréal, une ville de culture vélo, mais qui hésite encore. . . 4

2- Notre diagnostic 4

3- Comment y arriver? 5

Conclusion – Au delà des volontés 7

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation sur le Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares. Implantée à Montréal depuis 48 ans (1967), l'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement à Montréal.

Que ce soit par le biais des évènements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et la formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo. Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

1- Introduction – Montréal, une ville de culture vélo, mais qui hésite encore. . .

Le vélo est parti intégrante du paysage montréalais. Partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous et en grand nombre. Les enquêtes réalisées, notamment par les chercheurs de l'Université McGill (Miranda-Moreno, Nosal. 2010) démontrent que le nombre de cyclistes présents sur les infrastructures cyclables de Montréal augmente de façon constante. Les débits véhiculaires sur les pistes sont tels qu'on assiste à une certaine forme de congestion du réseau : en moyenne 4 000 cyclistes (pointes à 8 000) empruntent la piste Nord-Sud chaque jour (900 000 par année). La piste Claire-Morissette, elle, reçoit un million des cyclistes par année. Lorsqu'un nouvel axe apparait, il est pris d'assaut. La bande cyclable Saint-Urbain (sens unique vers le sud), est empruntée par 500 000 cyclistes par année, autant que la piste Nord-Sud en direction sud seulement. Les bandes cyclables récemment aménagées sur la rue Laurier ont permis d'augmenter de 125% l'achalandage cycliste dans cet axe. Et la liste pourrait s'allonger puisque le trafic cycliste a augmenté à peu près partout. Le déploiement de voies cyclables, l'instauration de stationnements sur la place publique (rues commerciales, stations de transports publics, édifices à bureaux, etc.), l'animation urbaine que génère le Festival Go vélo Montréal, l'avènement du BIXI, tout cela fait que le vélo est partout.

Moyen de transport efficace, véhicule de la découverte urbaine par excellence, le vélo au quotidien est adopté chaque année par un nombre grandissant de Montréalais et de Montréalaises. Le pourcentage d'adultes cyclistes qui choisissent ce mode de transport a connu une progression importante, passant de 25% à 53% entre 2000 et 2010.

Tout cela fait que le vélo est devenu un trait de la culture montréalaise, probablement plus que dans toute autre ville ailleurs en Amérique du Nord. Lorsqu'il s'agit de traiter d'une vision de développement, nous croyons que ce fait doit être considéré comme un atout réellement propre à Montréal.

Par contre, dans l'état actuel des choses nous devons constater que Montréal est davantage un ville de cyclistes qu'une ville bien adaptée au vélo. Plusieurs segments du réseau cyclable manquent encore et cette interruption du réseau est particulièrement marquée au centre-ville et entre autre dans le Quartier des gares.

2- Notre diagnostic

S'il est vrai que l'accès par voies cyclables vers le centre-ville de Montréal s'est amélioré depuis l'adoption du Plan de transport, on ne peut affirmer que le centre-ville et particulièrement le Quartier des gares soit réellement favorable au vélo. S'y aventurent, pour l'instant, que les cyclistes endurcis, qui n'ont d'autre choix que de passer par là. Hors des axes cyclables René-Lévesque inexistant vers l'ouest, au-delà de la rue Berri, et de l'axe De Maisonneuve, aucune mesure préférentielle ne facilite la vie aux personnes qui choisissent de se déplacer au cœur du centre des affaires au sud du boulevard De Maisonneuve et ce, jusqu'au fleuve. L'exemple le plus frappant : le lien cyclable par la rue Saint-Urbain vers le centre-ville qui est interrompu à la rue Ste-Catherine.

Autant à pied qu'à vélo, l'environnement des grandes artères du centre-ville et par le fait même du Quartier des gares est hostile aux déplacements actifs. Pourtant, 60% de l'ensemble des déplacements dans ce secteur sont faits à pied, à vélo et en transport en commun. Il n'y a pas de doute, Montréal peut faire mieux.

Au cours de dernières années, Montréal s'est embellie. Le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Quartier des spectacles, la Place d'Armes et en sont autant d'illustrations. La piétonisation estivale de la rue Ste-Catherine en est une autre. Malheureusement, ces transformations ne se sont pas toujours faites en considérant réellement la place du vélo. Dans les faits, on a souvent même cherché à exclure le vélo, prétextant tantôt que la circulation des cyclistes n'était pas compatibles avec celle des piétons ou que les voies cyclables ne pouvaient se juxtaposer aux axes de transport en commun. Ce fut le cas notamment lors du réaménagement de la rue de la Commune et plus récemment du Quartier de spectacles, avant qu'on ne concède d'aménager une piste temporaire lors des évènements et différents festivals. Ce fut le cas également lors du réaménagement de l'avenue McGill où il a fallu revoir la place du vélo une fois les plans réalisés. Nous en sommes à nous demander si les grands projets de revitalisation qui transforment peu à peu Montréal sont réellement en continuité avec les orientations du Plan de transport de.

Ce que le projet de revitalisation urbaine du Quartier des gares a besoin c'est bien plus qu'un *lifting vélo*. C'est un plan vélo sérieux qui fera en sorte de quadriller le centre-ville d'un réseau d'aménagements cyclables confortables et performants.

3- Comment y arriver?

Plusieurs des outils de planification adoptés par l'administration montréalaise ces dernières années identifient l'usage du vélo comme une contribution, directe ou indirecte à l'amélioration du cadre de vie et de la santé et le PPU du Quartier des gares doit être en lien avec ces plans ou ces politiques. Il s'agit notamment des plans ou politiques suivantes :

Le **Plan de transport** (2008)
Le **Plan de développement durable de la collectivité montréalaise** (2010-2015)
Le **Plan métropolitain et d'aménagement et de développement (PMAD)** (2012)
Le récent **Plan d'action municipal pour les aînés** (2013-2015), réalisé dans le cadre de la démarche *Municipalité amie des aînés*. Cette démarche vise entre autres à promouvoir les saines habitudes de vie dans un contexte de vieillissement actif.

À ces démarches, il faut ajouter de nombreuses initiatives qui émergent directement de certains arrondissements. Quelques exemples :

•Politique en faveur des saines habitudes de vie (arr. Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce)
•Politiques contribuant aux saines habitudes de vie des arrondissements de Verdun, Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent
•Plan de Quartiers verts, actifs en santé

Nous réitérons, sur chaque tribune qui nous le permet, qu'il ne faut pas perdre de vue certains des objectifs associés à ces documents qui ne sont pas encore atteints ou qui le sont que partiellement. Par exemple :

Augmentation de la part modale des transports collectifs **:** augmenter la part modale des transports collectifs à 30% à la période de pointe du matin d'ici 2021 (PMAD, 2012)

Réduction de la circulation automobile **:** réduire la circulation automobile à destination du centre-ville de 20 % d'ici 2020 (Agglomération de Montréal, Plan de transport de Montréal 2008)

En lien avec la Charte du piéton : la Charte du piéton est de loin la composante du Plan de transport qui a la portée la plus universelle. Les mesures et les interventions qu'elle suppose ont des effets bénéfiques pour les enfants, les adultes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et toute personne qui se déplace, à un moment ou l'autre. Certaines mesures nous apparaissent prioritaires :
•réduction de la largeur des traversées
•implantation de mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels
•développement des itinéraires menant vers des lieux d'activité fréquentés par les piétons (traverses des voies ferrées, par exemple)
•entretien adéquat des trottoirs et des places publiques, hiver comme été.

En ce qui concerne le vélo plus particulièrement, nous nous référons toujours à la cible du Plan de transport, soit de doubler le réseau cyclable**.** De plus en plus aussi, il faudra parler en terme d'augmentation de part modale du vélo. Les premières pistes cyclables ont été aménagées il y a une trentaine d'années à Montréal à une époque où le vélo était perçu davantage comme une forme de loisir. Peu à peu, elles sont devenues des axes de transport et, par surcroit, de plus en plus utilisées, si bien que les cyclistes montréalais font 82% de leurs déplacements sur le réseau cyclable.

Donc, le réseau est non seulement utilisé, il est très sollicité. Sous un angle d'ingénierie de la circulation, on dirait que la capacité du réseau est atteinte. Ce que l'on peut dire également, c'est que le déploiement des aménagements cyclables (voies, pistes, stationnements) ne suffit pas à la croissance de l'usage.

En d'autre terme, il est impératif que le plan particulier d'urbanisme du Quartier des gares tienne compte, non seulement des outils de planification élaborés ces dernières années, mais aussi de l'augmentation constante des déplacements à vélo au centre-ville. Les déplacements à pied et à vélo doivent être intégrés systématiquement dès le début de la planification et non pas après coups comme cela avait été fait lors du réaménagement de l'avenue McGill notamment. De plus, il est nécessaire de ne pas mettre en opposition le vélo et le transport en commun, mais plutôt voir comment l'ensemble des besoins peuvent être pris en compte.

Conclusion - Au delà des volontés

Plusieurs de outils de planification auxquels nous avons fait référence précédemment font valoir l'importance « d'aménager la ville en fonction des cyclistes et des piétons ». Il faut donner plus de force à cette volonté et le PPU du Quartier des gares est une excellente opportunité.

Il faut revoir ces façons de faire et prendre l'exemple des villes européennes les plus inspirantes où l'urbanisme, tout en limitant l'accès à l'auto dans les centres, tient compte de tous les modes actifs. Les hésitations dont nous sommes encore témoins par exemple avec la construction du CSUM (augmentation du trafic et difficulté à intégrer le vélo, notamment la voie cyclable actuelle de Maisonneuve) ne devraient plus être. Tous les projets de développement urbain du centre-ville ou hors du centre-ville doivent tenir compte du vélo, soit en l'intégrant, soit en prévoyant des parcours qui sont réellement cyclables, soit en prévoyant suffisamment de parking vélo.

Le Quartier des gares est suffisamment étendu pour que soit nécessaire la réalisation d'un plan vélo spécifique. Il s'agit sûrement du secteur de Montréal le moins bien pourvu, non seulement en voies cyclables, mais en mesures préférentielles autant pour les cyclistes que pour les piétons.

Si l'exercice conduisant à l'élaboration du projet particulier d'urbanisme du Quartier des gares, permet de tenir compte de l'ensemble des orientations et des politiques adoptées au cours de dernières années et qu'il identifie des objectifs ambitieux, nous pourrons dire : mission accomplie. C'est ce que nous souhaitons, passionnés que nous sommes pour cette ville qui a de grands atouts et qui peut faire davantage pour la qualité de vie de tous ses citoyens, de tous ceux et celles qui y travaillent quotidiennement ou qui l'inscrivent comme destination voyage.