Rapport de synthèse
de la consultation publique

Réseau Express Vélo

WILDER & DAVIS
257

TABLE DES MATIÈRES

Introduction **4**

Démarche de consultation publique **5**

Réalisons Montréal 5

Ateliers de consultation 7

Conclusion **11**

INTRODUCTION

Malgré sa nordicité, Montréal est la ville nord-américaine où le vélo a la plus grande part modale pour les déplacements[1]. Entre 2008 et 2013, le réseau cyclable de la ville s'est développé rapidement, ce qui a contribué à une croissance, sans précédent, de 57 % du nombre de déplacements au cours de cette période. En 2015, plus d'un million de cyclistes, âgés de 3 à 74 ans, résidaient à Montréal. Ces données enviables démontrent la popularité du vélo comme mode de transport et encouragent la Ville de Montréal à poursuivre ses efforts pour augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, notamment les déplacements pour le travail et les études.

Dans cette optique, la Ville de Montréal a annoncé la réalisation d'un Réseau Express Vélo (REV) de 140 kilomètres. Ce réseau serait composé à la fois de nouvelles pistes cyclables et de pistes cyclables existantes mises à niveau. L'objectif est d'offrir aux Montréalais des déplacements à vélo efficaces, confortables et sécuritaires. Le REV deviendrait en quelque sorte la colonne vertébrale du réseau cyclable montréalais.

Plusieurs aspects de cet ambitieux projet restent toutefois à définir. Afin de réaliser un projet qui correspond aux besoins et aux attentes des Montréalais, la Ville a amorcé une démarche de consultation et de concertation pour définir collectivement la vision d'avenir de ce réseau cyclable.

Une consultation en ligne a été réalisée entre le 1er juin et le 15 juillet 2018 sur la plateforme Réalisons Montréal. De plus, quatre séances de consultations ont été organisées. Les soirées de consultations ont été organisées dans les arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Ahuntsic-Cartierville et Le Sud-Ouest.

1 Vélo Québec (2016), Un réflexe vélo pour décongestionner le centre-ville, p.2

DÉMARCHE DE CONSULTATION PUBLIQUE

1. RÉALISONS MONTRÉAL

Mandat : Recueillir les commentaires et points de vue d'une majorité de citoyens préoccupés par le projet de Réseau Express Vélo.

La consultation en ligne sur le site « Réalisons Montréal » s'est déroulée du 1er juin au 15 juillet 2018. Les données ont été recueillies de façon anonyme. 11 questions étaient posées dont 4 étaient à développement afin de permettre aux participants de s'exprimer librement.

16 100 personnes ont visité la page web durant la période de sondage. 6 300 personnes ont consulté les différents documents présents sur la page de la consultation, dont la photo du projet, le Plan cadre vélo et le rapport sur l'État du vélo à Montréal. Enfin, plus de 3 600 personnes ont activement répondu aux questions du sondage.

VOICI UN APERÇU DES RÉSULTATS DU SONDAGE RÉALISONS MTL / MAKING MTL

› À votre avis, quelles devraient être les principales retombées d'un Réseau express vélo?

Classement	Choix
1	Hausse du nombre de personnes se déplaçant à vélo
2	Amélioration des temps de parcours, particulièrement pour les déplacements actifs
3	Réduction du nombre de collisions et blessés graves sur les routes
4	Meilleur partage de la route
5	Apaisement de la circulation automobile

› Selon vous, quels sont les principaux obstacles qui vous empêchent d'utiliser le vélo tous les jours dans vos déplacements?

Classement	Choix
1	Le comportement des automobilistes
2	La vitesse et le volume de la circulation automobile
3	Le manque d'aménagements cyclables protégés (déf. : séparée des routes et inaccessibles aux véhicules automobiles)
4	La présence de nombreux véhicules lourds dans les rues
5	L'emportièrage (déf. : fait d'être happé par une portière de véhicule lorsqu'on se déplace à vélo)

› Si vous aviez à retirer une fonction de la rue pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable, laquelle serait retirée, par ordre de préférence ?

Classement	Choix
1	Une rangée de stationnements
2	Une voie de circulation
3	Une surlargeur trottoir
4	Une voie réservée pour autobus
5	Je ne retirerais aucune de ces fonctions pour ajouter une voie cyclable

› Quels éléments vous motiveraient à utiliser le vélo dans vos déplacements quotidiens?

Classement	Choix
1	La présence de pistes protégées
2	La connectivité des pistes cyclables vers les grands secteurs d'emplois ou d'étude
3	Des pistes cyclables sur les artères
4	Davantage de courtoisie entre les usagers de la rue
5	Des pistes cyclables plus larges

2. ATELIERS DE CONSULTATION

Mandat : Recueillir les commentaires et le point de vue des organismes et citoyens concernés par le projet de Réseau Express Vélo.

Trois ateliers ont été organisés :

19 juin 2018
6854, rue Sherbrooke Est
(arr. Mercier-Hochelaga – Maisonneuve)

21 juin 2018
555, rue Chabanel O
(arr. Ahuntsic-Cartierville)

28 juin 2018
815, rue Bel-Air
(arr. Le Sud-Ouest)

La démarche participative en chiffres :

- 13 représentants d'organismes présents
- 95 citoyens participants
- 12 tables de discussion
- 75 minutes de discussion

Déroulement des ateliers de consultation :

18 h 30 – Accueil et inscription des participants

19 h 00 – Mot de bienvenue

19 h 10 – Présentations

- Contexte et aménagements cyclables (Direction des transports)
- Déroulement de la soirée (Conversité)

19 h 30 – Début des discussions en table ronde

20 h 45 – Séance plénière

21 h 00 – Fin de la soirée

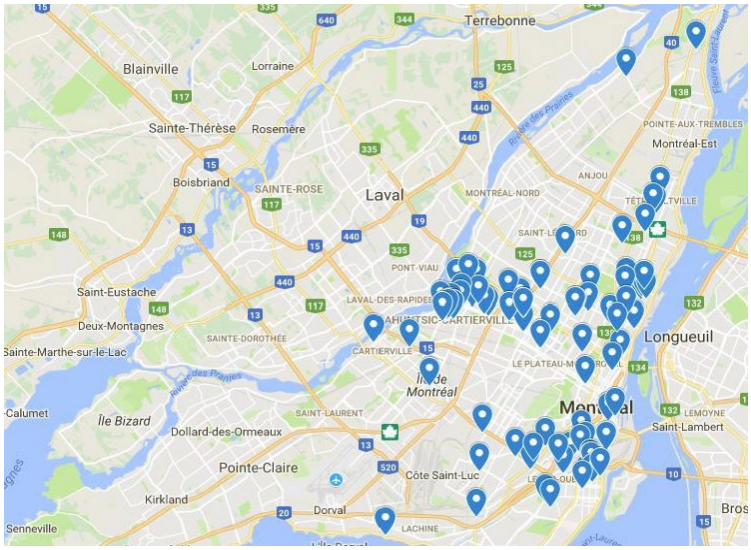

Figure 1 - Lieu de résidence des participants aux ateliers

VOICI UN APERÇU DES RÉSULTATS DES ATELIERS DE CONSULTATION

Quels sont les principaux obstacles rencontrés par les cyclistes sur le réseau cyclable?

- Le réseau cyclable n'est pas assez sécuritaire, notamment aux intersections, près des arrêts d'autobus, dans les zones de livraisons, près de sorties de stationnements privés, ou près de stationnements sur rue (risque d'emportièrage); (11)
- Les pistes cyclables sont, par endroit, mal entretenues, notamment en ce qui concerne l'état de la chaussée, le déneigement et le marquage au sol; (10)
- Le réseau actuel n'est pas assez linéaire et emprunte trop de détours; (8)
- La cohabitation est difficile avec les autres cyclistes, les piétons, les automobilistes, les camionneurs et les autres usagers de la route; (8)
- Les pistes cyclables sont congestionnées, notamment au centre-ville et à certains endroits stratégiques, comme le viaduc Saint-Laurent/Bellechasse; (6)
- Il manque d'espace de stationnement sécuritaire pour les vélos à proximité du réseau; (5)
- La signalisation pour les cyclistes est parfois insuffisante ou inadéquate; (5)
- La police sanctionne trop souvent les cyclistes à proximité des pistes cyclables et le Code de la sécurité routière est peu adapté à la réalité des cyclistes; (3)
- Le réseau actuel ne dessert pas certaines portions du territoire de la Ville de Montréal, notamment les pôles d'emplois excentrés et les extrémités de l'île; (3)
- Des travaux de construction empiètent sur les pistes cyclables et les rendent impraticables; (3)
- Le vol décourage l'utilisation du vélo; (2)
- Le réseau cyclable est mal connecté aux réseaux de transport en commun, notamment près des stations de métro; (1)
  - Les voies sont trop étroites pour le dépassement et la largeur n'est pas adaptée aux chariots; (5)
  - Les voies sous les viaducs sont mal aménagées; (2)
  - Les bandes cyclables à contresens sont jugées dangereuses; (1)
  - Il faut parfois descendre des chaînes de trottoir; (1)
  - Certains virages en épingle sont trop serrés. (1)

Quel devraient être les objectifs du Réseau Express Vélo?

- Améliorer le partage de la route et la sécurité des déplacements à vélo; (11)
- Aménager un réseau, destiné aux déplacements quotidiens, qui serait efficace, direct et sans détour; (11)
- Démocratiser les déplacements à vélo et rejoindre des profils populationnels sous-représentés sur le réseau cyclable actuel; (7)
- Diminuer les temps de parcours; (5)
- Aménager un réseau « esthétique » doté d'une image de marque, qui deviendrait une carte de visite de Montréal; (3)
- Implanter un réseau structurant qui deviendrait le niveau supérieur du réseau cyclable montréalais existant; (3)
- Améliorer l'entretien du réseau cyclable; (3)
- Améliorer l'intermodalité ainsi que la desserte des quartiers résidentiels et des pôles d'emplois; (3)
- Entretenir un réseau quatre saisons; (2)
- Améliorer la fluidité des déplacements à vélo; (2)
- Augmenter la distance moyenne parcourue par les cyclistes; (1)
- Standardiser les aménagements. (1)

Qui seraient les usagers du Réseau Express Vélo?

L'idée que le REV soit un réseau de transit plutôt qu'un réseau de plaisance a fait l'unanimité lors des ateliers de consultations. Ainsi, il est proposé que le REV soit principalement destiné aux déplacements quotidiens.

Il y a toutefois un certain désaccord entre les participants lorsqu'ils précisent qui seront ces usagers quotidiens. À l'unanimité, les groupes partenaires se sont prononcés en faveur d'un réseau accessible à tous les usagers. Une majorité de citoyens s'est également ralliée à l'idée que le réseau doit s'adresser à tous, peu importe la taille du groupe ou la vitesse de circulation.

Quelques citoyens pensent toutefois que l'efficacité du REV serait compromise, si le réseau est utilisé par des usagers récréatifs ou des usagers ayant un écart de vitesse significatif. Les participants qui défendaient cette position ont suggéré que les cyclistes plus lents, comme les enfants, devraient circuler sur les rues locales et résidentielles plutôt que le REV, notamment car celui-ci serait aménagé sur des artères principales.

Quelles devraient être les caractéristiques de base d'un réseau de pistes cyclables de type « express » à Montréal?

Afin d'atteindre les objectifs du REV énoncés précédemment, les participants ont identifié certaines composantes du réseau qui leur semblent essentielles. Les types d'aménagements privilégiés devraient être les suivants :

- Des pistes sur rue, séparées de la circulation, avec mail verdi ou en site propre; (11)
- Des pistes déneigées, drainées, entretenues toute l'année avec une chaussée en bon état; (9)
- Des pistes unidirectionnelles à deux ou trois voies pour permettre les dépassements sécuritaires; (8)
- Des intersections protégées où les vélos sont prioritaires sur les autos et où les interactions piétons-vélos et autobus-vélos sont bien pensées (SAS vélo); (7)
- Une piste à mi-hauteur entre la chaussée et le trottoir; (5)
- Une signalisation intelligente ou adaptée aux cyclistes (exemples : synchronisation des feux, feux chandelles pour vélos); (5)
- Des pistes les plus linéaires possible pour éviter les détours; (3)
- Un marquage au sol; (3)
- Des aménagements de type « Vélorue »; (3)
- Un éclairage de qualité; (3)
- Des stationnements sécuritaires pour les vélos; (3)
- Une largeur de chaussée variable selon le niveau d'achalandage; (2)
- Des équipements aux abords du REV pour réparer les vélos, s'abreuver et aller aux toilettes; (1)
- Le positionnement occasionnel de la piste cyclable au milieu de la chaussée; (1)
- L'implantation de rond-point pour les cyclistes; (1)
- Des aménagements pour se protéger des intempéries. (1)

Mentionnons également que deux tables ont suggéré de s'inspirer des Dutch Junctions pour les intersections et du concept travaillé antérieurement dans le cadre du projet du boulevard Rosemont.

Finalement, une table de discussion a souhaité rappeler que la mise en place du REV devait être rapide et phasée. Il ne faut pas attendre le grand geste dans plusieurs années pour créer un réseau efficace de grande envergure. Des aménagements temporaires peuvent contribuer à tester et marquer le tracé définitif. De plus, il a été suggéré que la Ville anticipe la croissance de l'achalandage en aménageant, par endroit, des infrastructures plus larges que nécessaire. Ainsi, ces infrastructures ne seront pas à refaire d'ici quelques années si l'achalandage augmente rapidement.

Pour diminuer le nombre de contraventions distribuées à proximité du REV, une brigade pourrait être présente pour faire respecter les règles de circulation et sensibiliser les usagers.

Le REV devrait-il avoir une identité visuelle distincte?

Les participants sont majoritairement en faveur d'une identité visuelle distinctive. Selon eux, les usagers doivent savoir qu'ils arrivent sur le REV. Les caractéristiques de l'identité visuelle du REV telles qu'identifiées par les participants sont les suivantes :

- Un marquage au sol pourrait être présent en continu (intersections comprises). Cependant, ce marquage doit être de qualité pour ne pas avoir à le refaire chaque saison. Des couleurs pourraient aussi permettre de marquer les zones de ralentissement, de dépassement ou la délimitation entre les voies plus lentes et plus rapides; (8)
- Le REV devrait avoir un logo et un « branding », notamment pour augmenter son rayonnement dans le monde; (6)
- La Ville de Montréal devrait développer une carte du REV qui s'inspire de celle du métro. Cette carte indiquerait les pôles desservis, la qualité de la chaussée, la différenciation des pistes en fonction des aménagements (mail, site propre) et le réseau blanc; (6)
- La signalisation doit être claire et indiquer les rues, les directions et le kilométrage; (4)
- Le réseau doit être facilement reconnaissable et son aménagement standardisé; (4)
- La signalisation doit favoriser un meilleur partage de la route et réduire les conflits autos/cyclistes; (3)
- Une campagne de publicité pourrait être mise en place pour faire connaitre le réseau; (3)
- La signalisation doit être une des composantes de l'identité visuelle du réseau; (2)
- Un affichage devrait être installé dans des endroits stratégiques (transport en commun, station de BIXI); (1)
- Une application pourrait permettre de faciliter l'utilisation du REV, notamment dans une optique d'intermodalité. (1)

Plusieurs équipes ont précisé que si la création d'une identité visuelle distinctive était importante, l'investissement devait se faire avant tout dans des infrastructures de qualité.

CONCLUSION

Certains éléments de réponse ne figurent pas dans ce document afin de permettre aux équipes du projet de réaliser une analyse plus approfondie des résultats. Ils seront dévoilés ultérieurement.

La Ville de Montréal remercie tous ceux et celles qui ont participé à cette consultation publique. Votre intérêt, vos préoccupations et suggestions nous permettront de dresser les bases du REV qui sauront répondre aux aspirations des Montréalais et, nous l'espérons, inciter davantage d'adeptes du vélo à circuler dans notre ville.

Montréal est prête à aller plus loin dans le développement de son réseau cyclable pour offrir des déplacements à vélo efficaces, confortables et sécuritaires.

ville.montreal.qc.ca

Ville de Montréal, Service des communications (12-15) 11780