

Montréal, ville du vélo

Organisation

Ville de Montréal

Statut

En expansion

Aperçu

Montréal et sa population ont des caractéristiques qui favorisent les déplacements utilitaires à vélo. Dans son *Plan de transport*, la Ville de Montréal encourage l'accroissement des déplacements à vélo et veut réduire la place de l'automobile. Elle a d'ailleurs pour objectifs de doubler le réseau cyclable, de créer de nouveaux services aux cyclistes et d'améliorer ceux existant.

Contacts

Normand Vaillancourt
Conseiller en aménagement
(514) 872-3138
nvaillancourt@ville.montreal.qc.ca

Julie Beauvilliers
Chargée de communication
(514) 872-2897
juliebeauvilliers@ville.montreal.qc.ca

Ressources

Ville de Montréal :
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,7757563&_dad=portal&_schema=PORTAL
État du vélo au Québec en 2005, par Vélo Québec :
www.veloquebec.info/documents/etatduvelo2005-complet.pdf
Arrondissement du Plateau Mont-Royal :
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=98,6647632&_dad=portal&_schema=PORTAL

Mise en contexte

Selon une étude canadienne réalisée par l'industrie du vélo, le Québec avait, en 2002, un taux de cyclistes de 44 %. Il s'agissait du taux le plus élevé au pays, de 10 % supérieur à celui des provinces des Prairies et près d'une fois et demi plus élevé qu'en Ontario et en Colombie-Britannique.

Le taux de cyclistes est également beaucoup plus élevé au Québec qu'aux États-Unis. Ainsi en 2005, 37 % des adultes ont fait du vélo six fois ou plus

durant l'année au Québec, alors que seulement 11 % des adultes américains en faisaient autant¹.

La population québécoise possède 760 vélos d'adulte par 1000 adultes.

CARACTÉRISTIQUES MONTRÉALAISES

Avec 3600 personnes au km², Montréal affiche la plus forte densité d'urbanisation parmi les grandes villes nord-américaines, une densité comparable à certaines villes européennes. Parallèlement, les Montréalais ont un taux de possession de véhicule automobile de 0,4 par habitant, le plus faible en Amérique du Nord, mais à égalité avec les taux supérieurs mesurés dans les villes européennes².

La combinaison de ces trois facteurs (densité, taux de possession d'automobile et de vélo) fait de Montréal une ville propice aux déplacements utilitaires à vélo.

Pendant une vingtaine d'années, la Ville de Montréal a maintenu un réseau stable de 400 km de voies cyclables. Elle s'est hissée au sommet du palmarès des meilleures villes cyclables en Amérique du Nord, en 1999.

Au cours des 15 dernières années, l'usage du vélo a beaucoup changé à Montréal et au Québec. Une enquête provinciale de 2005 a démontré qu'un adulte sur six (16 %) utilisait le vélo comme moyen de transport, ce qui représente 900 000 personnes³. Cette recherche établit aussi qu'un cycliste sur trois (34 %) utilise le vélo à des fins de transport, soit nettement plus que les 19 % observés en 2000. Quelque 13 % des cyclistes utilisent également le vélo comme principal moyen de transport en été, ici encore en augmentation par rapport aux 6 % de 2000. À Montréal, cette hausse de la pratique du vélo a été observée avant même qu'il y ait des améliorations au réseau cyclable.

¹ Trendex Sports Vision (2002), www.sportsvision.info. Cité dans *État du vélo au Québec en 2005*, avec la précision suivante : « La méthodologie utilisée diffère de celle de la présente étude, ce qui peut expliquer la petite différence de résultats. »

² Plan de transport de Montréal, 2008

³ État du vélo au Québec en 2005

UNE VISION EXPRIMÉE PAR UN PLAN AMBITIEUX

En réponse aux demandes de ses citoyens et en constatant les changements d'usage du vélo, la Ville de Montréal s'est positionnée de manière marquée en faveur du vélo comme moyen de transport utilitaire.

Lors du *Sommet de Montréal*, en 2002, les participants ont convenu du besoin pour Montréal de se doter d'un *Plan de transport*, volonté réitérée dans le premier *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* (2005-2009). En 2008, au terme de larges consultations, la Ville de Montréal a adopté son *Plan de transport*. La vision de ce plan consiste à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ... »

La mise en œuvre de ce Plan passe par la réalisation de 21 chantiers sur un horizon de 10 ans et exige l'implication de plusieurs acteurs, dont les arrondissements de la Ville.

Problématique

La quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles, la sécurité et la santé des citoyens sont de plus en plus affectés par la circulation croissante des véhicules. Les deux tiers des émissions polluantes du transport routier se concentrent en milieu urbain, là où vivent plus des trois quarts des Canadiens. À Montréal, des épisodes de smog sont de plus en plus fréquents, même en hiver. Plusieurs villes ont donc mis en place des mesures visant à diminuer les gaz à effet de serre et autres polluants. L'utilisation accrue du vélo contribue à l'atteinte de ces objectifs.

Plusieurs études démontrent qu'en milieu urbain, le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les déplacements de moins de 5 à 8 km. À Montréal, les habitudes de déplacement à vélo ainsi que les besoins des cyclistes ont changé et nécessitent des ajustements importants des infrastructures.

Buts et objectifs

Par son *Plan de transport*, la Ville de Montréal a pour objectif de réduire globalement de 30 % les émissions de GES de la collectivité d'ici 2020.

Pour y arriver, Montréal compte accroître l'utilisation du vélo pour tous les types de déplacements (loisirs, travail, études, etc.) et retrouver son titre de ville cyclable par excellence par la mise en place de mesures audacieuses et à l'avant-garde. Plus spécifiquement, les objectifs sont de :

- doubler le réseau cyclable en sept ans;
- implanter un système de vélos en libre-service;
- quintupler le nombre de places de stationnement pour vélo.

Actions

La Ville a mis en place une panoplie d'actions favorisant la pratique du vélo dans le cadre de la mise en œuvre de son *Plan de transport*. On présente ici sept de ces actions à l'échelle de la Ville puis des aspects du plan d'intervention à l'échelle d'un arrondissement.

1- BIXI : LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE

En mai 2009, Montréal a inauguré le premier système de vélos en libre-service à grande échelle en Amérique du Nord. BIXI, un des projets innovateurs du *Plan de transport*, accroît les déplacements à vélo et facilite ceux de courte distance, en complément au transport en commun.

En 2010, BIXI offre quelque 5000 vélos, répartis dans 400 stations, distantes en moyenne de 300 mètres et stratégiquement localisées dans les secteurs centraux.



Localisation des stations BIXI, secteur centre-ville. 2010.

À la fine pointe de la technologie, l'originalité du BIXI tient à la fois au design du vélo et des stations, mais aussi à sa formule d'utilisation.

- L'utilisateur paie par carte de crédit et obtient un code qui permet de déverrouiller un vélo BIXI, accessible 24 heures par jour, sept jours par semaine, de mai à novembre.
- Une location donne droit à un nombre illimité de trajets pour une période de 24 heures.
- À chaque trajet, les 30 premières minutes sont incluses dans le tarif de base de 5\$.
- L'utilisateur rapporte le vélo à n'importe quelle station BIXI. Pour connaître la disponibilité en temps réel des vélos et des points d'ancrage aux stations, les utilisateurs consultent le site Internet de BIXI : www.bixi.com



Conçu pour les déplacements urbains, BIXI offre un porte-bagage, des garde-boue et un pare-chaîne intégré qui évite que les vêtements se salissent ou se coincent.

Il est entièrement conçu et réalisé au Québec.

BIXI est conçu pour les courts déplacements. La tarification encourage une utilisation fréquente et de courte durée.

2- LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Le réseau initial de 400 km a besoin d'une mise à niveau, en termes de confort et de sécurité. À chaque année, un programme d'intervention corrige plusieurs lacunes et anomalies en restaurant certaines parties du réseau cyclable, selon des paramètres techniques reconnus au Québec.

3- LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

L'ajout de nouvelles voies cyclables est amorcé, selon un plan qui prévoit doubler le réseau en cinq ans : de 400 à 800 km! Le réseau rejoindra de nouveaux secteurs et reliera entre eux les pôles générateurs de déplacement : emploi, enseignement, etc. De plus, la Ville complétera la voie de ceinture, sur le pourtour de l'île.

Le réseau comporte trois types de voies illustrées et décrites par les trois photographies plus bas : A, B et C.



A- Piste cyclable sur rue ou en site propre. Complètement séparée de la circulation automobile. Se trouve surtout dans les parcs. Sécuritaire.

B- Bande cyclable. Voie réservée aux cyclistes. Aménagée sur une rue, à droite des voies d'automobiles. Facile d'entretien.



C- Chaussée désignée. Rue officiellement reconnue comme voie cyclable, partagée par les automobilistes et les cyclistes.

4- LE RÉSEAU BLANC

À la demande de citoyens, la Ville poursuit durant l'hiver l'entretien d'une portion de son réseau de pistes cyclables : déblayage de la neige et épandage d'un mélange d'abrasifs et de fondants. Ainsi, les cyclistes n'ayant pas froid aux yeux peuvent circuler à l'année longue! À terme, le réseau blanc de Montréal s'étendra sur 63 km de voies cyclables.



Avec les hivers de plus en plus cléments, la pratique du vélo gagne en popularité durant la saison froide. La Ville entretient une partie du réseau cyclable en hiver.

En plus de ce réseau officiellement accessible en hiver, les pistes cyclables en bordure de rues sont elles aussi déblayées. Les années où il neige peu, il en résulte que les pistes cyclables sur rues deviennent accessibles durant plusieurs jours d'hiver.

Faire du vélo en hiver à Montréal impose tout de même certaines exigences :

- d'abord, le cycliste doit accepter a priori que le niveau de confort sera moindre qu'en été;
- il doit adapter son équipement (pneus d'hiver, phares, vêtements de couleurs vives, etc.) et sa conduite, par exemple éviter les manœuvres brusques et prévoir une distance de freinage plus longue.

5- LA CHARTE DU PIÉTON

La Ville a adopté, en 2008, la *Charte du piéton*, qui reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain. Plusieurs éléments de cette Charte favorisent aussi la pratique sécuritaire du vélo, par exemple la gestion des intersections :

- maintien partout à Montréal de l'interdiction de tourner à droite au feu rouge (alors que c'est devenu permis ailleurs au Québec);
- création de saillies de trottoirs;
- durant les premières secondes du feu vert, la signalisation (flèche) interdit aux automobilistes de tourner à droite, pour laisser passer les piétons et les cyclistes.



Carrefour sécuritaire (simulation) La saillie de trottoir protège piétons et cyclistes, de même que les marques sur la chaussée et la séquence de signalisation au feu de circulation.

Mentionnons aussi le projet pilote de réduction de la vitesse automobile de 50 à 40 km/h dans les rues locales.

6- LES STATIONNEMENTS POUR VÉLO

Le Plan vise à quintupler le nombre d'espaces de stationnement pour vélos, particulièrement au centre-ville où la demande est la plus forte. La Ville entend partager cette responsabilité avec ses partenaires, les propriétaires et les institutions.

Il est démontré que l'accès à des stationnements sécuritaires est un incitatif à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement et que ces équipements diminuent grandement le vol et le vandalisme. Afin de favoriser l'intermodalité, la Ville implante des stationnements pour vélos aux abords des stations de métro.

7- LES PRATIQUES INTERNES

La Ville change aussi ses pratiques internes, par exemple :

- la planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire, afin de bénéficier des effets structurants de l'un et de l'autre.
- les aménagements du domaine public et le design urbain ajustés de manière à garantir une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne, cycliste et motorisée.
- la participation, à titre de partenaire majeur, du programme défi climat : www.deficlimat.qc.ca

UN CAS PARTICULIER : L'ARRONDISSEMENT DU PLATEAU-MONT-ROYAL

Le Plateau-Mont-Royal est l'un des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. La part modale du vélo s'y chiffre à 6,5 %, soit cinq fois plus que la moyenne montréalaise. L'administration de cet arrondissement a été la première à adopter un *Plan de déplacement urbain* (2009-2024) qui favorise les transports actifs (marche, vélo, etc.) et collectifs. Il cherche à réduire les déplacements en auto-solo et à améliorer la sécurité par 50 actions innovatrices dont :

- adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile : fermeture de terre-plein, interdiction de virage à gauche, sens uniques inversés, etc.;
- fixer la limite de vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel;
- aménager des zones de rencontre : espaces publics qui permettent une mixité entre les usagers dans une partie de la voirie urbaine, davantage que dans une rue piétonnière. Elles complètent les zones piétonnes et les zones de vitesse limitée à 30 km/h;
- créer un réseau cyclable à vocation locale : liens de courte distance vers les destinations fréquentées par les enfants;
- poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation;
- tenir un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable aux deux ans;
- améliorer la signalisation aux abords des voies cyclables;
- uniformiser les supports et les stationnements pour vélos.

Des synergies sont établies entre ce Plan et les grands chantiers mis en œuvre dans le cadre du *Plan de Transport de Montréal*.

Résultats

Lors des consultations publiques portant sur le *Plan de transport*, la vision et les moyens proposés ont obtenu un large consensus, notamment de la part de Vélo Québec.

Le *Plan de transport* prévoit des mesures de suivi : un bilan annuel et un suivi quinquennal des résultats, synchronisé avec l'enquête Origine-Destination. L'évolution des parts de marché de divers modes de transport des personnes est le premier indicateur de résultats mentionné par la Ville.

Les différentes campagnes de sensibilisation à la sécurité, de même que les aménagements mieux adaptés à la réalité des transports actif et collectif ont déjà contribué à réduire le nombre d'accidents impliquant des vélos, malgré une hausse marquée des déplacements à vélo. Ainsi le nombre d'accidents mortels de cyclistes est passé de cinq en 2006 à deux en 2008. Sur la même période, on a observé aussi une réduction des décès de piétons et d'accidents avec blessés graves, respectivement de 25 % et de 28%.

La vaste enquête régionale Origine-Destination de 2008 a mesuré 145 391 déplacements non motorisés en pointe du matin, une hausse de 14,9 % par rapport à 2003; l'enquête ne précise pas la part du vélo versus les autres modes actifs.

BIXI fournit les résultats suivants en date du 13 août 2009, après seulement trois mois d'opération :

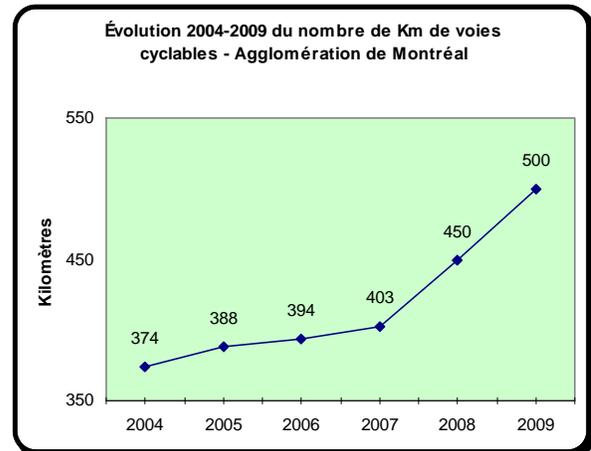


À la fin de sa première saison, le réseau montréalais BIXI comptait 10 000 membres et avait atteint 1,1 million de déplacements. L'implantation des BIXI a connu un succès instantané auprès du public montréalais, en se méritant plusieurs prix prestigieux et en obtenant une couverture médiatique exceptionnelle, tant localement qu'à l'échelle internationale.

Les aménagements cyclables réalisés dans les corridors stratégiques du centre-ville permettent aux cyclistes d'accéder à la plupart des secteurs du

centre des affaires de Montréal. L'installation de compteurs permanents pour les vélos, depuis 2008, permettra d'obtenir des statistiques sur la fréquentation des voies cyclables.

Le graphique suivant illustre le développement rapide des voies cyclables depuis l'adoption du *Plan de transport* en 2008.



Participants / Partenaires

Vélo Québec, Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Montréal, Allégo, Centres de gestion des déplacements ne sont que quelques-uns des partenaires de la Ville en matière de projets de transports actif et collectif. Elle fait aussi appel à des partenaires ponctuels pour des projets locaux à l'échelle de quartiers, par exemple les grandes institutions scolaires.

Ressources

La division des transports actifs compte sur une équipe de 14 personnes à temps plein.

En matière de ressources financières, le tableau suivant présente les dépenses prévues, seulement pour le développement et la mise aux normes des équipements (excluant les coûts d'opération).

Coûts d'immobilisation (millions de \$)

	0- 5 ans	5-10 ans
Doubler le réseau cyclable	30	20
Mise aux normes du réseau	8	7,5
Développer le réseau blanc	à déterminer	
Implanter BIXI	15	
Quintupler le stationnement	13	15
Total	66	42,5

Source : Plan de transport de Montréal, 2008

Échéancier

- 2002 • *Sommet de Montréal*
- 2003 • Consultations des grands partenaires sur une vision et des objectifs en transport
- 2005 • Portrait et diagnostic
 - *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*
 - *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville*
- 2007 • Consultation sur le projet de *Plan de transport*
 - Début du réseau blanc
- 2008 • Adoption du *Plan de transport*
- 2009 • Implantation de BIXI
 - Bilan 2008-2009 de la mise en œuvre du *Plan de transport*
- 2010 • Bilan 2009-2010 de la mise en œuvre du *Plan de transport*

Leçons apprises

La présence de cyclistes durant l'hiver a un effet positif sur la sécurité. En effet, les automobilistes perçoivent une présence continue de cyclistes dans le réseau. Ainsi, les automobilistes n'ont plus à reprendre à chaque printemps leurs habitudes de protection envers les cyclistes car ces habitudes se sont maintenues durant l'hiver.

Le développement du système BIXI a comporté plusieurs défis techniques notamment la présence de neige. Les stations BIXI sont donc conçues pour se déplacer facilement, sans excavation ni ancrage; elles fonctionnent à l'énergie solaire et transmettent les données d'utilisation par onde sans fil. Ces caractéristiques offrent beaucoup de flexibilité aux gestionnaires, qui ajustent l'offre à la demande en seulement quelques jours, voire quelques heures. L'implantation de BIXI laisse entrevoir des changements permanents dans les habitudes de déplacement des citoyens.

Durant les premières semaines d'exploitation, on a constaté quelques cas de vandalisme qui ont été corrigés en remplaçant une pièce du système d'ancrage.

L'ajout d'une voie cyclable suscite des questionnements, par exemple chez les commerçants, les résidents et parfois même chez les cyclistes. Par l'organisation de présentations publiques, permettant de mieux expliquer ses projets, la Ville est en mesure de dissiper les appréhensions.

La présence de partenaires, tel l'organisme Vélo Québec, a certainement contribué à l'expansion de la pratique du vélo à Montréal.

L'aménagement de nouvelles voies cyclables permet de donner un nouveau dynamisme à la rue, en la rendant plus accueillante, conviviale et sécuritaire.

Prochaines étapes

- Poursuite de l'expansion et de la consolidation du réseau cyclable.
- Exportation du Système BIXI partout dans le monde.
- Révision du *Plan de transport* en 2012-2013.
- Création du bureau de la sécurité des déplacements ayant notamment pour objectif la réduction de 40% des accidents.
- Sensibilisation des entreprises pour qu'elles installent des équipements qui favorisent le transport à vélo de leurs employés.
- Développement de normes municipales d'aménagement des voies cyclables.
- Enquête Origine-Destination en 2013.



Vélo BIXI