

**VÉLO, BOULOT, DODO
STRATÉGIE DE
DÉVELOPPEMENT POUR
LE VÉLO UTILITAIRE À
MONTRÉAL**

Laurence B. Dubé
supervisé par Pauline Wolff

Le vélo utilitaire à Montréal

À Montréal, il est intéressant d'observer que depuis une dizaine d'années, le vélo est de plus en plus utilisé dans les déplacements pendulaires.

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, les déplacements quotidiens ou déplacements pendulaires sont synonymes dans la littérature de migrations alternantes. Les migrations alternantes correspondent aux déplacements effectués, chaque jour, entre le lieu de résidence et le lieu de travail. La spécificité de ce type de déplacement est qu'il est concentré dans le temps, à cause des horaires de travail uniformes du matin et du soir.

Le profil des déplacements pendulaires a changé depuis les années 2000. Avant cela, c'était en automobile que les gens effectuaient leurs déplacements pendulaires. Toutefois, de 2001 à 2006,

l'attraction pour les transports alternatifs à l'automobile est observable. Ainsi, la bicyclette est un moyen compétitif de transport : en milieu urbain dense, elle est aussi rapide que l'automobile pour un déplacement porte-à-porte jusqu'à une distance de cinq kilomètres (figure 1).

La bicyclette est utilisée pour effectuer des déplacements pendulaires. En effet, on observe en 2010, sur la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve, des heures de pointe le matin et le soir (figure 2). Cela vient confirmer que le vélo est utilisé dans les déplacements pendulaires.

Alors, les données précédentes indiquent que la pratique du vélo n'est plus uniquement un loisir sur l'île de Montréal. Il tend de plus en plus à reprendre la place qu'il a occupée il y a bien longtemps (bien avant la suprématie de l'automobile) parmi les modes de transport utilitaire.

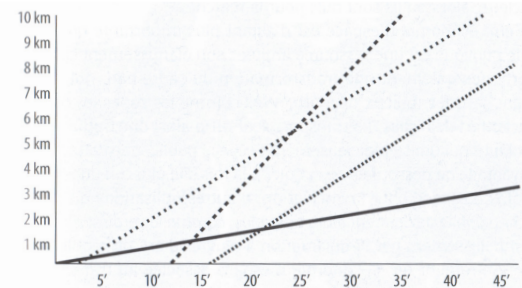


Figure 1: Distance parcourue en fonction du temps, par mode de transport
Source: Page 3, VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION. Guide technique. Québec. 2009. 168 pages.

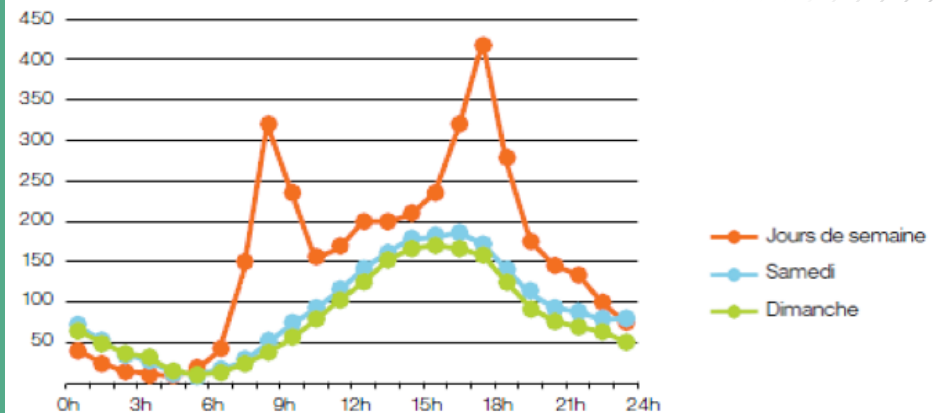


Figure 2: Variation horaire des débits en fonction du jour, sur la piste cyclable De Maisonneuve
Source: Page 20, VÉLO QUÉBEC. L'état du vélo au Québec en 2010. Québec, 2011, 27 pages.

Montréal, une ville cyclable?

Pour déterminer les spécificités faisant qu'une ville est cyclable ou non, il est intéressant de se référer à la littérature. Claire Morissette, dans son livre Deux roues un avenir – le vélo en ville, dresse un éventail de facteurs qui encouragent la cyclabilité (mot qu'elle emploie pour parler du potentiel cyclable d'un lieu) d'une ville.

Voici les constats observés sur la place occupée par le vélo dans les migrations alternantes à Montréal.

D'abord, le vélo est en hausse de popularité. En comparant la ville de Montréal avec les autres villes canadiennes, on note que ce mode de transport est plus utilisé pour les déplacements domicile-travail que pour le loisir. L'arrivée des vélos en libre service a eu des répercussions favorables sur la pratique du vélo. Cela permet maintenant à n'importe qui et à n'importe quel moment de la journée d'avoir accès à une bicyclette.

Le vélo devient alors plus accessible pour les citoyens et se taille une place parmi les divers choix de mode de transport offert sur l'île.

Ensuite, l'engagement de Vélo Québec a beaucoup contribué à la renaissance du vélo dans la province de Québec. Leurs différents programmes influencent la façon de se déplacer au travail. L'organisme affirme d'ailleurs que Montréal est la ville québécoise où le vélo est le plus utilisé pour ce type de déplacement. Ce qui indique bien que Montréal est une ville qui se prête particulièrement au vélo.

Comme le dit Claire Morissette : « En bout de ligne [...] la décision de cyclabiliser un habitat relève de la volonté des gouvernements. » (MORISSETTE, 2009, page 153) Donc, l'intervention politique est nécessaire pour voir un réel changement dans la manière de se mobiliser lors de déplacement pendulaire à Montréal.



Piste cyclable sur la rue De Maisonneuve
Photo par Laurence B. Dubé



Route Verte développée par Vélo Québec
Source: www.routeverte.com



Rue Saint-Laurent, Montréal
Photo par Laurence B. Dubé

Cyclabiliser une métropole: un choix culturel ou politique?

Par ailleurs, je cherche à savoir si c'est la culture sociale qui encourage les aménagements pour le vélo ou bien si c'est plutôt les stratégies d'aménagement entreprises par les autorités qui favorisent l'émergence d'une culture populaire qui privilégie le vélo.

Avec des études de cas sur Amsterdam, Portland et Toronto, il fut possible de conclure faut se fier à un modèle dynamique (modèle 1), car tout est interrelié. J'observe que les aménagements pour le vélo dépendent des initiatives politiques; cependant, si l'opinion publique n'y est pas favorable, la valorisation culturelle ne s'enclenche pas.

Avant de continuer, il est essentiel de définir ce à quoi je fais référence lorsque je parle

de valorisation culturelle. Cela indique une mise en valeur du mode de transport vélo dans la population. La valorisation culturelle implique une recrudescence du vélo dans la culture populaire et une vision positive de ce mode de déplacement.

Conséquemment, cela engendra le développement d'aménagement pour le vélo par les autorités décisionnelles. Ce qui nuit à la poursuite de stratégies d'aménagement et à la popularisation de la pratique du vélo. Je crains que les autorités municipales ne voient pas d'intérêt à investir dans l'aménagement cyclable si le vélo n'est pas valorisé dans l'opinion publique.

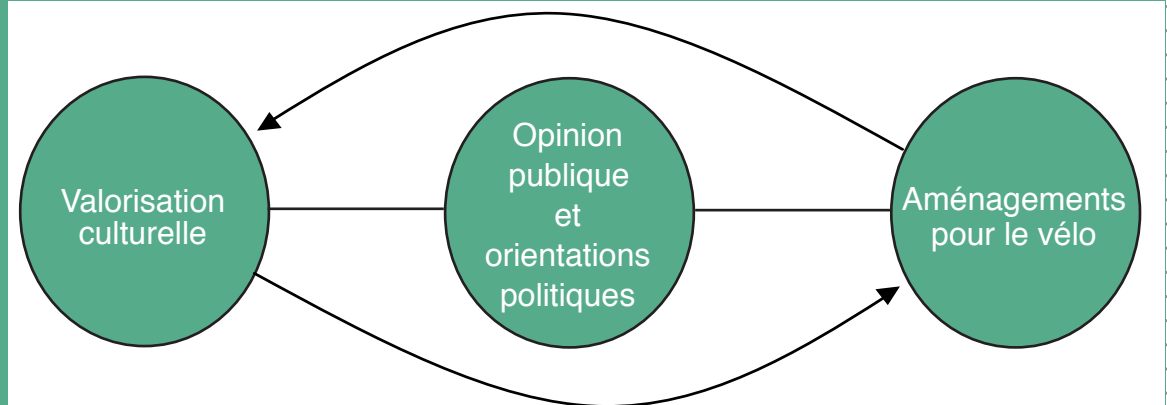
À Montréal, le vélo semble peu valorisé dans l'opinion publique et dans les orientations politiques. Pourtant, il y a un fort bassin de population qui utilise ce mode de transport. Or, il y a une prédisposition positive pour le vélo et c'est là-dessus qu'il faut miser pour rendre encore plus

populaire le vélo dans l'opinion publique. Je pense qu'il faut penser d'abord à une logique d'aménagement qui rendrait le vélo concurrentiel à l'automobile. De cette manière le vélo peut être revalorisé culturellement.

Il faut mettre en place une logique d'aménagement globale pour ainsi influencer les stratégies d'aménagement et l'opinion publique.



Rue Christophe-Colomb, Montréal
Photo par Laurence B. Dubé



Modèle 1: La structure dynamique
Source: Laurence B. Dubé

Recommandations

Voici donc ma proposition d'aménagement pour le vélo utilitaire. La proposition est sous forme de recommandations dans six domaines essentiels au développement du vélo à Montréal.

ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES

- Installer des stationnements incitatifs surveillés dans les endroits de forte affluence (gare, station de métro, centre-ville, etc.);
- Mettre en place un réseau de stationnement incitatif aménagé avec douches, toilettes, centres de réparation;

LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT

- Favoriser le stationnement sur rue par des supports à vélo performants, comme les post and ring de Toronto, et surtout mieux répartis dans l'espace.

- Aménager des pistes cyclables où les cyclistes se sentiront en sécurité. Donc, prévoir l'équipement nécessaire : feux cyclistes, pistes délimitées, marquage au sol, etc.;

- Classifier les branches du réseau cyclable en fonction des lieux qu'elles permettent de rejoindre afin de favoriser la fluidité. De ce fait, aménager différemment une piste utilitaire principale et une piste récréotouristique secondaire (par exemple favoriser les liens directs avec les pistes utilitaires et les liens entre les points naturels et touristiques avec les pistes récréotouristiques);

- Permettre aux cyclistes de partager les voies réservées pour les bus et les taxis sur les artères principales de l'île;

- Élaborer un code de la route pour les vélos pour éviter les situations conflictuelles (comme mettre des feux de circulation pour les vélos aux intersections

afin que le vélo sache s'il doit vraiment s'arrêter);

- Favoriser les intersections surélevées et les SAS vélos sur les rues principales;

- Permettre un accès aux vélos libre-service BIXI toute l'année, surtout à proximité du réseau blanc;

- Mettre en place des stations BIXI sur l'ensemble de l'île



Stationnement gratuit et surveillé, France
Source: www.reseauvelo78.org



SAS Vélo à Portland
Source: bikeportland.org

RÉPARTITION DES FONCTIONS

- Prévoir tout de suite les infrastructures nécessaires pour le transport alternatif dans les nouveaux développements résidentiels, commerciaux, industriels et institutionnels;
- Encourager la mixité des fonctions dans l'espace pour limiter la monofonctionnalité;
- Localiser les principaux centres d'affluence sur l'île et leurs manières d'y avoir accès. Tous devraient permettre un accès en transport actif, alternatif et motorisé;
- Favoriser les liens utilitaires de l'île de Montréal vers les banlieues (développer des pistes cyclables sur les ponts et vers les quartiers résidentiels).

POLITIQUE

- Penser conjointement les plans de transports routiers et cyclables;



Vélo en libre-service BIXI
Source: demarrageentreprise.com

- Initier des mesures guides au développement des transports alternatifs au niveau provincial;
- Promouvoir et investir, comme à Toronto, dans les initiatives vélo-boulot;
- Mettre en place des programmes pour encourager les entreprises dont les employés ont la possibilité de se mouvoir autrement. Par exemple, exemption

d'impôt si plus de 40 % des employés viennent au boulot en transport alternatif, des contraventions s'il y a trop d'espace de stationnement, etc.

ÉCONOMIQUE

- Mettre en place une taxe de luxe à l'achat d'un véhicule motorisé;
- Augmenter la taxe sur l'essence et la redistribuer pour le développement du transport alternatif.

CULTUREL

- Valoriser le vélo dans la population en mettant des stratégies de visibilité;
- Démontrer que le vélo peut être concurrentiel.

Ces recommandations respectent mon objectif : élaborer une logique d'aménagement global favorisant le vélo

utilitaire. C'est dans le respect de cette logique que les stratégies d'aménagement et l'opinion publique seront influencées en faveur des transports alternatifs à l'automobile.

Je pense que l'opinion publique et les orientations politiques sont à la base des transformations culturelles, sociales et physiques d'un milieu. Ainsi, la valorisation culturelle dépend des valeurs dictées par la société d'État et par l'opinion publique. Pour que le vélo utilitaire soit plus présent et plus favorisé dans les aménagements urbains, il faut d'abord agir à ces niveaux.

Reste à voir si Montréal saura s'impliquer afin de se doter d'une véritable logique d'aménagement pour ainsi devenir une authentique métropole cyclable. La valorisation culturelle du vélo dépendra des mesures que les autorités sauront implantées. Montréal a peut-être plusieurs éléments à envier aux autres métropoles cyclables, mais plus pour très longtemps...