

Le vélo à Montréal : propositions adaptées au climat

La voiture a révolutionné les modes de vie en permettant une très grande mobilité. Malheureusement, son utilisation massive et souvent en solo a des conséquences environnementales et sociales nocives. De nombreuses villes dans le monde ont donc entrepris de diminuer la place de la voiture sur leur territoire. Pour plusieurs, le vélo est une solution intéressante de mobilité; diverses mesures y ont été implantées pour en favoriser l'utilisation.

Ce projet vise à identifier les mesures susceptibles de favoriser le vélo utilitaire à Montréal, en tenant particulièrement compte des variations climatiques saisonnières.



Support à vélo pour autobus (Ville de Toronto, 2007)

Bien qu'on ait tendance à considérer l'hiver en un bloc homogène de froid et de neige, selon Environnement Canada, seuls deux mois (janvier et février) ont des températures moyennes au-dessous de -6°C. Il neige 60 jours en moyenne par année, soit environ 12 jours par mois entre décembre et avril. L'hiver offre une diversité de conditions météorologiques dont certaines sont tout à fait propices au vélo. D'ailleurs, dans le document *L'état du vélo en 2005 au Québec*, l'organisme Vélo Québec note que 2% des cyclistes adultes, soit environ 50 000 personnes, font déjà du vélo 12 mois par an au Québec.

Incitatifs et contraintes au vélo utilitaire

Catégorie	Contraintes saisonnières	Contraintes permanentes	Incitatifs saisonniers	Incitatifs permanents
Facteurs naturels	-Météo défavorable : pluie, neige, vent, froid, canicule -Accumulation de neige / glace au sol	-Topographie escarpée par endroits -Obstacles naturels : cours d'eau, ravin, etc.	-Météo favorable : soleil, température agréable	Paysages naturels agréables
Facteurs liés à l'aménagement de la ville	Signalisation au sol illisible l'hiver	-Faible densité -Manque d'infrastructures cyclables de qualité -Manque de stationnement	Stationnement à l'abri des intempéries	-Diversité, densité et design du milieu -Existence d'un réseau cohérent -Ajout de stationnement
Facteurs sociaux, administratifs ou culturels	-Dégel déficient -Perception négative du vélo d'hiver	-Faible coût du transport motorisé -Risque de vol ou d'accident -Flou réglementaire	-Promotion du vélo d'hiver -Dégel efficace -Intermodalité aisée	-Surveillance des stationnements -Clarification des règles pour les cyclistes -Incitatifs financiers

Réseau cyclable montréalais



D'après Ville de Montréal, 2007.

Le réseau comporte 3 parties principales; la section rouge, qui fait le tour de l'île, la section verte reliant les grands parcs montréalais, et la section jaune qui permet de traverser l'île du nord au sud. La majorité du réseau est accessible entre avril et la mi-novembre et n'est pas entretenu l'hiver. On trouve environ 9 000 stationnements à vélo à Montréal, donc environ 5/1000 habitants, un ratio peu élevé comparativement à plusieurs villes nord-américaines. Le vélo est permis dans le métro hors pointe ainsi que dans deux lignes de train de banlieue, mais est interdit à bord des autobus.

Portrait général du vélo à Montréal

Actuellement, la part modale des déplacements à vélo se chiffre à 1,6% dans la région de Montréal (en augmentation depuis 1996 selon Statistique Canada). Le vélo est utilisé comme mode de transport par 18% de la population, dont 8% pour qui c'est le principal mode de transport (Vélo Québec, 2006). Le vélo utilitaire est particulièrement populaire auprès des jeunes hommes de moins de 35 ans. Malgré cet engouement, certains faits sont moins encourageants; on dénombre une moyenne de 950 cyclistes blessés par année et plus de 3000 vols de vélo ont été déclarés en 2005 (Vélo Québec, 2006). Le réseau cyclable à Montréal totalise 372 km de voies, réparties selon trois catégories.

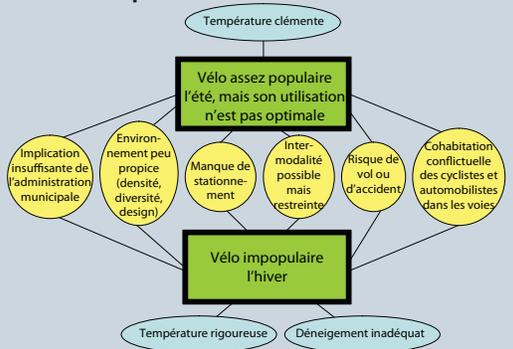
Type de voies et étendue

Type de voie	Étendue (km)
Piste cyclable	323
Bande cyclable	14
Chaussée désignée	35
Total	372

(Vélo Québec, 2006)

Les pistes cyclables sont des voies séparées de la circulation automobile; les bandes cyclables [...] sont sur la même chaussée, mais délimitées des voies automobiles par des lignes peintes; alors que les chaussées désignées sont des voies partagées avec les automobiles, officiellement reconnues comme itinéraires cyclables (Réf: Vélo Québec, 2006).

Problématique du vélo à Montréal



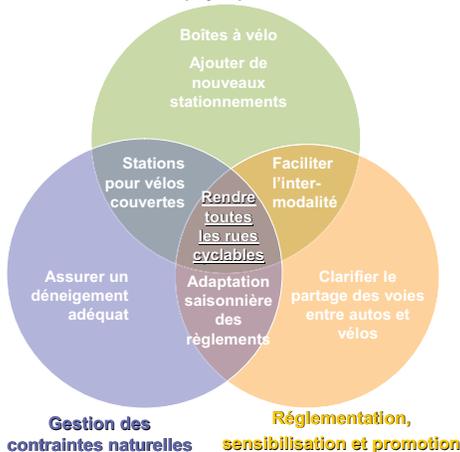
6 Crédits

Réalisé par : Julie Bachand-Marleau

Supervisé par : Juan Torres

Projet Terminal
Hiver 2008

Aménagement physique



Mesures proposées

Le schéma ci-contre expose les principales mesures retenues suite à l'analyse du cas montréalais pour donner au vélo utilitaire une plus grande place. La mesure clé pour concrétiser cette nouvelle vision est de rendre toutes les rues cyclables. Cela impliquerait de modifier la réglementation pour non seulement permettre aux vélos de circuler dans toutes les rues, mais pour leur offrir un espace mieux adapté à leurs besoins. Par exemple, on pourrait décréter une diminution de la vitesse permise (passer de 50 à 40 km/h) dans les rues. De cette façon, les conflits entre usagers de la voie publique seraient diminués. Cela permettrait aussi de ne pas avoir à déneiger séparément les voies cyclables, en plus de minimiser l'investissement nécessaire à leur entretien. Les voies cyclables seraient réservées aux artères où le partage des voies est particulièrement problématique. Une intermodalité facilitée et une augmentation de l'offre et de la qualité du stationnement permettraient quant à elles d'offrir aux cyclistes des déplacements plus flexibles et agréables. D'ailleurs, des mesures de ce type sont appréciables avec un climat qui varie beaucoup durant l'année, et particulièrement certains jours d'hiver lorsque les conditions extérieures rendent le déplacement à vélo moins efficace. Bref, pour favoriser la circulation à vélo toute l'année à Montréal, il faut que l'hiver soit vu non pas comme un obstacle, mais comme une opportunité de rouler. Pour y contribuer, il est essentiel d'offrir les meilleures conditions d'utilisation possibles. Et pour cela, il faut ancrer le vélo utilitaire dans les moeurs de la population, afin que les cyclistes deviennent réellement des usagers attirés de la voie publique, tout comme les piétons et les automobilistes.