

Pour du stationnement de vélo exemplaire pour un quartier exemplaire

**Consultation publique sur le site Louvain Est
Mai 2021**

Document préparé par Samuel Milette-Lacombe, résident d’Ahuntsic-Cartierville
En collaboration avec Jacques Lebleu avec l’appui de Mobilisation environnement
Ahuntsic-Cartierville (MEAC)
et
Alix Ruhlmann

Préambule	2
Exemples de réglementations existantes ici et ailleurs	2
Conséquences des réglementations inadéquates	5
Ailleurs dans le monde	6
Repousser les limites pour un quartier exemplaire	7
Type d’aménagement requis	8
Exigences en termes de localisation et d’aménagement	8
Exigences de sécurité	9
Prévoir de l’espace pour les vélos surdimensionné et remorques	12
Prises électrique pour la recharge des vélos électriques	12
Soutenir la réparation des vélos de manière collaborative	12
Exigences pour le vélo 4 saisons	12
Conclusion	13

Préambule

L'espace planifié pour le stationnement automobile dans le site Louvain Est est fortement limité. Le chiffre avancé jusqu'à maintenant parle de 1 case pour 3 logements pour le stationnement privatif¹ intérieur, tout en autorisant le stationnement sur la rue locale². Bien que les aménagements du site soient appelés à faire plus de place à la mobilité active, certains aspects assez importants, comme les stationnements pour vélos n'ont pas encore de propositions formelles. Le but de ce document, est de revendiquer certaines exigences minimales en matière d'aménagement sur le site dans le but d'encourager les résidents à ce que la possession, ou le partage d'un vélo soit convivial pour se déplacer dans le quartier, mais surtout pour être une véritable solution de rechange à l'auto pour le déplacement dans la ville. Ce document n'a cependant pas la prétention d'être la référence à consulter pour la planification de A à Z des aménagements de stationnement pour vélos.

Exemples de réglementations existantes ici et ailleurs

De manière générale, les collectivités possèdent un règlement d'urbanisme régissant le stationnement automobile pour les différents bâtiments, mais pour ce qui est du stationnement pour vélos, ce n'est pas quelque chose de courant³.

Cependant, certains arrondissements de Montréal se sont munis de règlements.

Dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville par exemple, la règle est que pour un édifice comprenant 10 logements et plus, le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de 5 pour le premier groupe de 10 logements, plus 1 unité pour chaque groupe de 10 logements additionnels⁴.

Pour l'arrondissement Ville-Marie, il s'agit, pour une unité de 8 logements et +. de 1 unité pour les 8 premiers logements, et + 1 unité / 5 logements additionnels⁵.

Il va sans dire que ces exigences sont assez modestes et qu'elles sont loin de faciliter l'utilisation quotidienne du vélo pour le plus grand nombre. Pourtant, comme le démontrent certaines études en lien avec l'automobile, plus il est facile d'avoir un accès sécuritaire et pratique pour stationner un véhicule, plus son usage devient fréquent et plus le taux de

¹ <https://ocpm.qc.ca/fr/louvain-est/opinion/mobilite>

² https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/3-1_louvaindocumentinfo_20210308.pdf#page=33

³

<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/reglements-durbanisme-en-faveur-du-stationnement-pour-velos/>

⁴

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P112/4-1-3_ahuntsic-cartierville_reglement_durbanisme_.pdf

⁵

<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/reglements-durbanisme-en-faveur-du-stationnement-pour-velos/>

possession individuel augmente.⁶

Si on applique le règlement d'A Huntsic-Cartierville au site Louvain Est, en se basant sur un nombre de logements total de 1000, qui équivaut au maximum qui est prévu, on pourrait, avec une estimation grossière, en considérant 9 unités de logement, avoir environ 136 unités de stationnements, soit 14% du nombre de logements. Cela voudrait donc dire que si on prend un chiffre conservateur de 2 personnes en moyenne par ménage, on aurait environ 7% des résidents qui pourraient posséder au plus un vélo.

Ces ratios sont étonnamment bas. Un article sur un projet immobilier privé en cours de construction à Montréal paru le 24 avril dans La Presse jette d'ailleurs un éclairage inattendu sur la question du stationnement au site Louvain.

« Il est question de bâtir un hôtel de 216 chambres dans les 16 étages inférieurs. Du 17e au 62e étage, 681 logements seront aménagés. En sous-sol, un stationnement de 117 cases est prévu de même qu'un espace pour 305 vélos. »⁷

Notons que pour un projet qui comptera potentiellement 897 unités de logement (216 + 681), le promoteur arrive à un ratio de près d'un espace pour vélo par 3 unités de logement contre approximativement une case de stationnement automobile par 7,5 logements.

Ces ratios sont inspirants considérant que le développement de ce projet est fait par le privé et qu'il n'a pas pour objectif principal d'ériger un quartier écologique. Pour Louvain Est en revanche, il faut faire encore mieux.

Son territoire est à quelques minutes de marche d'une des lignes d'autobus offrant la meilleure fréquence de passage du réseau montréalais (121 Sauvé) et à un maximum de 8 minutes, à vélo de la station Sauvé, pour les gens qui logeront près de l'avenue Christophe-Colomb. Avec des automobiles en nombres limités en partage, tous les besoins en termes de mobilité peuvent être comblés.

Les statistiques d'utilisation indiquent toujours que pour la majorité de la population, le cyclisme demeure une option 3 saisons, bien que la pratique hivernale soit en nette croissance⁸. La possibilité d'entreposer un vélo pour l'hiver est aussi un élément déterminant pour que le vélo puisse demeurer un élément majeur du cocktail de transport qu'utiliseront ces gens, année après année. Cette donnée est particulièrement importante pour les résidents de petites unités

⁶ European Cyclists' Federation. 2018. *Making Buildings Fit for Sustainable Mobility*. En ligne. https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf

⁷

<https://www.lapresse.ca/affaires/2021-04-24/centre-ville/montreal-autorise-la-construction-d-une-tour-de-63-etages.php>

⁸

<https://ici.radio-canada.ca/sports/1749416/velo-quatre-saisons-popularite-montreal-pistes-cyclables-conseils>

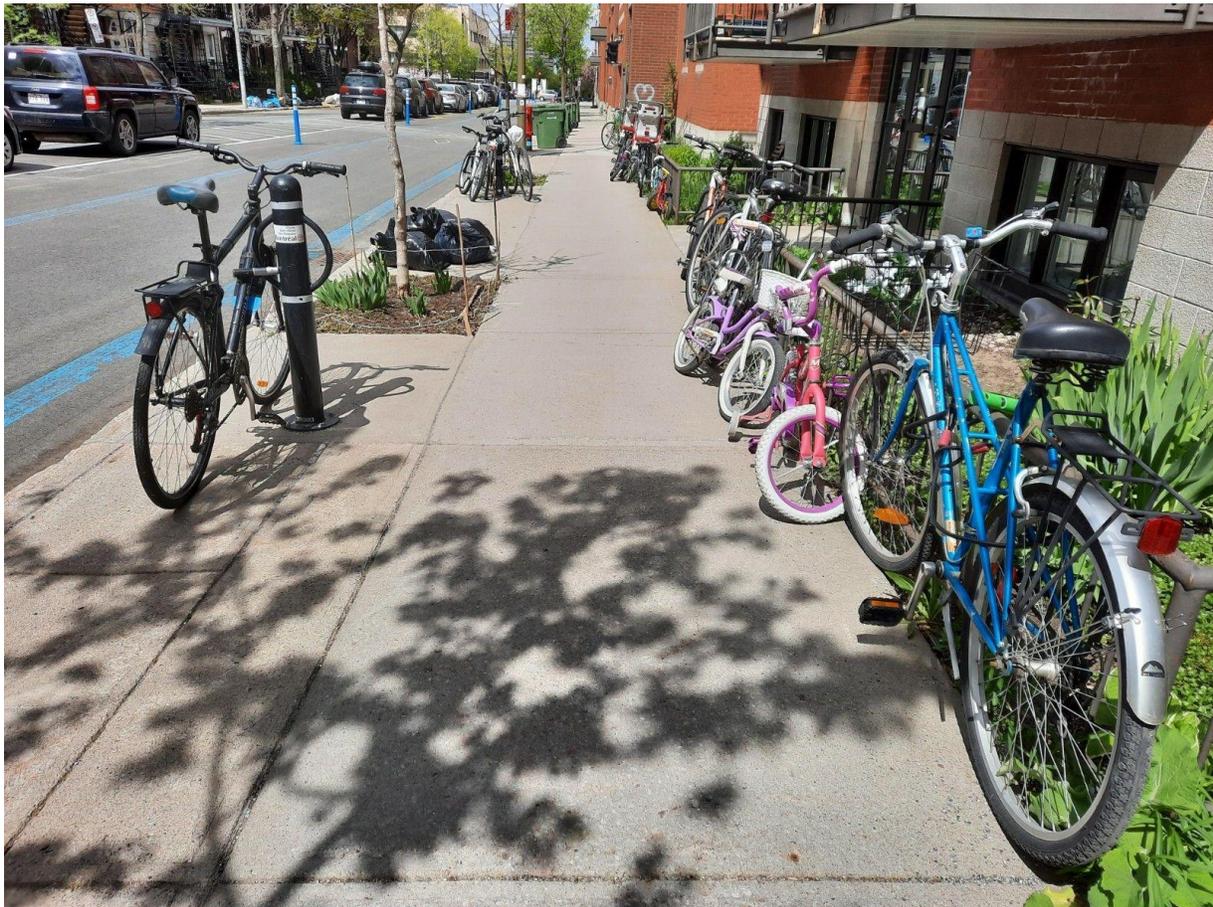
d'habitation où l'espace est compté.

Si l'on regarde maintenant les recommandations de l'organisme Vélo Sympathique de Vélo Québec, on parle de 1 unité ou plus par 2 logements⁹. Sur les mêmes bases de comparaison, on aurait donc plutôt un minimum de 500 stationnements, ce qui viendrait assurer à environ au quart des résidents un espace de stationnement.

⁹ <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

Conséquences des réglementations inadéquates

Les faibles exigences en général en matière de réglementation dans les habitations font en sorte qu'il y a peu d'options pour stationner son vélo et cela a des conséquences. Dans cet exemple sur la rue Lajeunesse dans le quartier Villieray. Les vélos encombrent le trottoir, ce qui non seulement donne moins d'espace aux piétons, mais n'est pas viable l'hiver avec le déneigement où les chenillettes déneigeuse doivent passer. Ces vélos risquent de se retrouver à la ferraille s'ils ne sont pas entreposés à un autre endroit l'hiver. On peut voir plus loin également des vélos entassés. Ces situations ne rendent pas du tout attractif le transport à vélo alors que le stationnement de voitures en comparaison, si on regarde à Ahuntsic-Cartierville, est assez convivial, car il est gratuit la plupart du temps et est relativement abondant.



Crédit photo: Jacques Lebleu

Ailleurs dans le monde

Ailleurs dans le monde, plusieurs pays ont émis des réglementations en lien avec le stationnement pour vélos - en particulier dans les logements de plusieurs unités. Certains des pays ayant établi une telle législation sont la France, la Lituanie, la Hongrie, la Slovénie et la Bulgarie, ainsi que plusieurs juridictions sous-nationales comme les villes de Berlin, de Salzbourg et de Bruxelles.

Voici un exemple de ces réglementations qui stipule l'espace obligatoire à inclure dans des bâtiments résidentiels neufs, pour le stationnement de vélo, en fonction des pays (Europe). Les ratios proposés sont nettement plus élevés que ceux montrés précédemment.

Table 2:
Regulations for Apartment Buildings

COUNTRY/ REGION / MUNICIPALITY	REGULATION
Bulgaria	1.5 spaces per apt (minimum 6 spaces total)
France	Bike parking space per apt: <ul style="list-style-type: none"> - 1 or 2 rooms: 0.75 m² - > 2 rooms: 1.5 m²
Hungary	1 space per apt
Lithuania	1 space per 5 apts
Slovenia	0.6 spaces per person
Upper Austria	2 spaces per apt
Salzburg	2 spaces per apt
Styria	1 space per 50 m ²
Tyrol	2 spaces per apt
Baden-Württemberg	2 spaces per apt
Berlin	2 spaces per apt
Bremen	<ul style="list-style-type: none"> - <60 m²: 1 space per apt - >60 m²: 2 spaces per apt
Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> - <50 m²: 1 space per apt - <75 m²: 2 spaces per apt - <100 m²: 3 spaces per apt - <125 m²: 4 spaces per apt - >125 m²: 5 spaces per apt

Source : European Cyclist's Federation. idem.

Repousser les limites pour un quartier exemplaire

Si la part modale du vélo à Montréal pour le transport, où elle avoisine 5% dans les quartiers centraux¹⁰, est plutôt faible par rapport à des pays où le vélo est omniprésent, comme dans les Pays-Bas où on atteint 26% dans la ville d'Utrecht par exemple¹¹, cette part est inévitablement appelée à augmenter. La création de pistes cyclables est une tendance mondiale dans les grandes villes. L'administration Plante avait déjà énoncé un objectif d'augmenter la part modale à 15% en 10 ans¹². Du temps de la dernière administration Coderre, le plan cadre vélo qui avait été établi planifiait une augmentation à 15% en 15 ans¹³.

Si on regarde du côté des cyclistes, c'est-à-dire toutes les personnes pratiquant du vélo et donc très susceptible d'en posséder un mais pas forcément pour se déplacer, on arrive à 51% de la population montréalaise¹⁴

L'engagement du Canada et de la ville de Montréal pour atteindre la carboneutralité en 2050, impose de réaménager nos villes pour tendre vers une échelle humaine favorisant les déplacements de proximité. Les citoyens qui habiteront l'écoquartier Louvain Est, partageront sans doute des valeurs de saines habitudes de vie et de conscience environnementale. On se doit de concevoir des aménagements optimaux représentés par les exigences et recommandations évoquées précédemment.

Par conséquent, il nous paraît essentiel de garantir au moins un espace de stationnement protégé, à l'abri des intempéries et facilement accessible à chaque résident (petit et grand).

Cet espace pourrait remplacer l'espace traditionnellement alloué au stationnement automobile. Comme l'indiquent certaines études¹⁵, les normes réglementaires en termes de nombre de cases de stationnement sont rarement reliées aux besoins réels et ont, malheureusement, un impact positif sur l'accès à la propriété automobile ainsi que sur la part modale que cette dernière représente pour chaque ménage. En somme, remplacer, de manière expérimentale, les espaces de stationnement automobile légalement obligatoire par des espaces de stationnement vélo adaptés et sécuritaires aurait le double avantage d'encourager la

¹⁰

<https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonneuve/2321088/le-velo-prend-sa-place-dans-les-habitudes-des-montrealais/>

¹¹

https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf

¹² <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/529188/amenagements-cyclables-la-qualite-d-abord>

¹³

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/doc_plan_cadre_velo_v8_lr.pdf

¹⁴

<https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonneuve/2321088/le-velo-prend-sa-place-dans-les-habitudes-des-montrealais/>

¹⁵ European Cyclists' Federation. idem.

possession ET l'utilisation des vélos, plutôt que d'encourager l'auto solo.

Type d'aménagement requis

Sans entrer dans le guide complet qui explique comment aménager des stationnements (Vélo Québec fournit une telle ressource¹⁶ et peut même offrir des services de consultation), nous pouvons par contre énoncer des recommandations minimales.

Il faut notamment prévoir des espaces de stationnement de longue durée (ex. : pour hiverner les vélos d'été), des espaces de stationnement de moyenne durée (ex. : pour les résidents pour la nuit) et des espaces de stationnement de courte durée (ex. : pour les visiteurs) comme la Bulgarie l'oblige dans les nouvelles constructions de bâtiments multilogement en milieu urbain.¹⁷

Pour le stationnement longue durée, la densité est clé et l'accessibilité simple et rapide n'est pas nécessaire. Il peut même inclure des aménagements requérant le retrait d'une roue par exemple.

Pour le stationnement moyenne durée, il est important que le site soit à proximité des sorties habituelles des résidents. L'accessibilité et de ces espaces - surtout en comparaison aux stationnements pour voitures sont clés dans la part modale individuelle.

Pour le stationnement de courte durée, il peut être à l'extérieur, mais les supports doivent malgré tout offrir une sécurité suffisante (éclairage, en vue) et permettre d'accrocher le cadre de son vélo ainsi qu'une roue, avec un cadenas en U. Des installations permettant une protection minimale contre la pluie et la neige sont aussi intéressantes à considérer pour encourager d'utiliser son vélo peu importe la météo.

Exigences en termes de localisation et d'aménagement

Ces aménagements doivent aussi être localisés adéquatement. On pense notamment à ces critères:

- s'assurer d'avoir l'espace suffisant pour circuler autour et entre les vélos, en particulier pour les espaces longue durée et moyenne durée
- être situé à proximité des entrées et sorties des bâtiments résidentiels - en particulier pour les espaces moyenne et courte durée
- inclure des panneaux de signalisation sur le site indiquant la localisation ainsi que le type de stationnement mis à la disposition des usagers (longue/moyenne/courte durée, espace de recharge, espace pour vélos cargos...)
- aménager une rampe de roulement pour faciliter la montée et la descente du vélo si des escaliers sont prévus sur le site - en particulier s'ils sont localisés à proximité des

¹⁶ <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

¹⁷ European Cyclists' Federation. idem.

espaces de stationnement de vélo

Exigences de sécurité

En plus du type d'aménagement et de leur localisation, il faut penser à la sécurité, c'est-à-dire la sécurité des vélos et des usagers, on pense alors à ces critères:

- aux endroits jugés pertinents, une surveillance par caméra pour contrer le vol
- être situé dans un espace achalandé qui soit visible depuis les autres bâtiments du site
- assurer la sécurité des usagers à la sortie et à l'entrée des espaces de stationnement. Au besoin, à l'extérieur, aménager du marquage au sol ainsi que de la signalisation facilitant l'utilisation partagée entre les piétons, les vélos et les voitures.

Exemple de stationnement longue durée dans une gare de tain d'Amsterdam



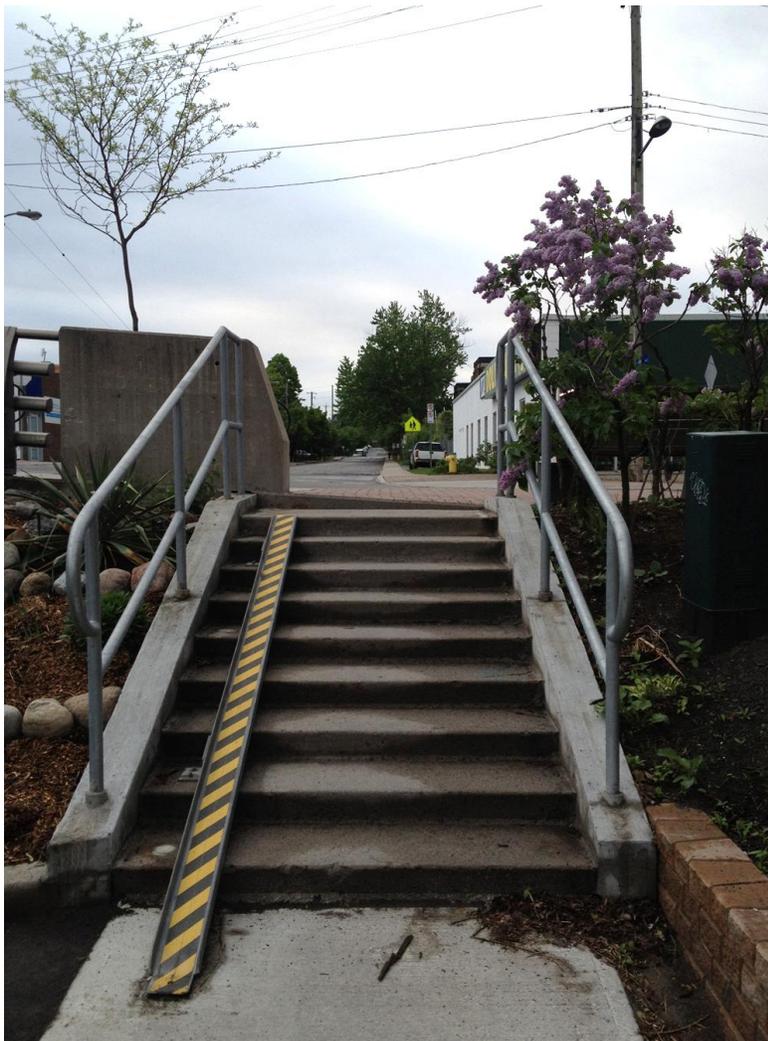
Crédit photo : [Steven Vance](#)

Exemple de stationnement de moyenne et courte durée



Crédits photo : abri extérieur fermé au métro Lionel-Groulx, Jacques Lebleu
abri extérieur ouvert, [Winnipeg Active Transportation](https://www.winnipegactive.com/)

Rampe de roulement dans un escalier pour faciliter la montée et la descente de vélos



Crédit photo: <https://ottawavelooutaouais.com/>

Prévoir de l'espace pour les vélos surdimensionnés et remorques

Les vélos cargos et les remorques permettent de réduire les besoins en voitures. Encourager et faciliter leur utilisation régulière est donc cohérent avec la volonté d'encourager la réduction de l'utilisation de l'automobile en ville pour des trajets de moins de 5 km. En zone urbaine, pour cette distance, le vélo est d'ailleurs plus rapide que la voiture en période de pointe¹⁸.

1. Ces espaces doivent inclure des systèmes de support à vélos adaptés permettant de facilement cadenasser les vélos
2. Ces espaces pourraient être en partie pourvus par des véhicules de la flotte partagée de LocoMotion ou toute autre initiative similaire
3. S'assurer que l'espace pour circuler autour et entre les vélos est suffisant
4. Le dégagement doit être suffisant pour sortir et rentrer le vélo dans le support

Prises électriques pour la recharge des vélos électriques

Le vélo électrique rend accessible la pratique du vélo plus facilement pour certaines personnes aux capacités physiques limitées (âge, blessures, handicap). Il permet aussi de faciliter le trajet sur de plus longues distances et ainsi offrir une alternative solide à l'automobile. Or, il n'est pas toujours facile de trouver des prises extérieures et sécuritaires, en particulier dans les immeubles à logement. Il convient donc d'installer des prises murales adéquates à proximité de certaines cases de stationnement lorsqu'elles sont appropriées.

Soutenir la réparation des vélos de manière collaborative

1. Dans chaque complexe d'habitation, on devrait retrouver une pompe à air, ainsi que des tournevis, clés plates et démonte-pneus. Ces outils partagés pourraient être installés sur le modèle de la bici-borne ou être accessibles sur un modèle de "location" gratuite auprès d'un partenaire du site pour permettre des outils plus maniables et de meilleure qualité.
2. Un atelier de vélo communautaire devrait aussi être installé sur le site. De tels ateliers pourraient être intégrés à une bibliothèque d'outils généralistes basée sur un modèle comme [La Remise](#). Ce serait un bon moyen pour des citoyens à faibles revenus de pouvoir apprendre à réparer leur vélo eux-mêmes et économiser.

Exigences pour le vélo 4 saisons

Finalement, pour que le vélo soit une véritable alternative à l'automobile et surtout qu'elle permet à des familles de ne pas avoir de voitures, il faut penser à encourager le vélo 4 saisons. Les citoyens de Louvain Est ne devraient pas être contraints de remiser leur vélo en raison de la saison froide. Pour éviter cela, il convient de faciliter la prise en main du vélo 4 saisons. On s'entend pour ces critères:

¹⁸ <https://www.equiterre.org/fiche/transport-actif>

1. Ça prend des places protégées des intempéries et au moins une partie doit être chauffée. Des sous-sols d'édifice dédiés habituellement au stationnement automobile peuvent faire l'affaire.
 - a. Les endroits chauffés doivent permettre l'écoulement de la fonte de la neige sur le vélo dans un drain à proximité, comme c'est le cas pour les automobiles.
 - b. Une aération est de mise pour limiter la création de rouille sur les vélos
 - c. Un boyau d'arrosage à proximité pour le rinçage des vélos pour nettoyer le sel retrouvé sur les routes qui peut endommager le vélo.
2. Le nombre de places accessibles l'hiver peut être plus réduit que le nombre de places accessibles à l'année

Conclusion

Devant les ambitions d'un écoquartier comme Louvain Est, il va de soi qu'il faut offrir une alternative sérieuse à l'automobile et cela passe par une place limitée à l'automobile. Il faut faire plus d'espace aux aménagements pour les cyclistes tel que les stationnements de vélo. Il faut aller au-delà de ce qui est exigé présentement en matière d'aménagement de stationnement pour vélos. C'est pourquoi des exigences ambitieuses en termes d'aménagement et de sécurité doivent être étudiées très tôt dans le projet, de manière à garantir des installations modernes et efficaces dès l'avènement des premiers habitants.