

60

M. FRANÇOIS BOURQUE

Citoyen

65

LA PRÉSIDENTE :

Et, je commencerais dès maintenant les échanges en demandant à monsieur François Bourque de se présenter.

70

Vous n'avez pas déposé de document écrit, Monsieur Bourque, donc on vous entend.

75

M. FRANÇOIS BOURQUE :

D'accord, merci. Madame, Messieurs les commissaires et, Madame la présidente, bonjour. Je tiens d'emblée à vous remercier de me recevoir et surtout d'avoir accepté de prolonger la période d'auditions des opinions.

80

Je viens aujourd'hui faire une présentation à titre de résident de Montréal. J'habite le quartier Centre-Sud et je travaille à Côte-des-Neiges.

J'ai été interpellé par le document Projet de Ville qui nous appelle à réfléchir aux questions d'urbanisme et de mobilité

85

Je suis venu ici pour vous parler d'une question en particulier, celle du transport actif dans la métropole. Plus précisément, j'aimerais que la planification prenne en compte l'aménagement de rues exclusivement réservées au transport actif.

Je propose donc que le Plan d'urbanisme et de mobilité prévoit minimalement une rue, voire un ensemble de rues, qui seraient dédiées uniquement au transport actif, c'est-à-dire sans voiture.

90

On pourrait retrouver de telles rues dédiées au transport actif pour un trajet dans l'axe nord-sud de la Ville et pour un trajet dans l'axe est-ouest. Cette proposition découle de ma propre expérience en tant que cycliste et en tant que piéton. Je travaille à dix kilomètres de chez moi et je traverse régulièrement la Ville à vélo.

95

Voilà maintenant plusieurs années que je pratique le transport actif tant pour me rendre au travail ou faire mes courses, ou pour pratiquer des activités et ce, toutes saisons confondues. Je me déplace essentiellement à vélo, à la course, il m'arrive parfois de prendre un *skateboard*.

100

D'abord, avoir effectué du transport actif pendant plusieurs années m'a amené à effectuer deux principaux constats qui touchent l'enjeu de la sécurité routière. Plus on va au nord de Montréal, plus la sécurité des personnes qui pratiquent le transport actif se dégrade.

105

Plus la température se refroidi, plus les automobilistes sont impatients à l'égard de ceux et celles qui prennent la route sans conduire une voiture.

À mon sens, dédier une rue au transport actif serait un moyen d'assurer la sécurité des usagers et usagères à l'année longue. En effet, la cohabitation entre les personnes qui pratiquent le transport actif et les automobilistes est très tendue.

110

Plus particulièrement selon le Plan local de déplacement 2020-2030 de l'arrondissement Ville-Marie, entre 2012 et 2017, plus d'une centaine d'accidents ont eu lieu à trois intersections qui sont situées à proximité de chez moi.

115

Lorsqu'on pratique le transport actif à vélo, nous sommes confrontés à deux choix : Aller dans la voie dédiée aux vélos ou aller sur la rue et cohabiter avec le transport motorisé.

Toutefois, bien que relativement sécuritaire, les pistes cyclables posent un risque à toute personne qui doit effectuer un virage à gauche à une intersection. Bon nombre de voitures ne laissent pas passer les cyclistes qui tournent à gauche.

120 Un autre problème rencontré par les cyclistes est le nombre important de conducteurs qui garent leur véhicule dans les pistes cyclables et qui se dédouane en utilisant leur quatre *flasheurs* juste pour un petit deux minutes.

125 En empiétant sur une piste cyclable, la présence d'un véhicule force les cyclistes à dévier de leur trajectoire et à aller dans la rue, parfois à contresens. Cela nous rend davantage vulnérables face aux voitures puisque celle-ci prêtent moins attention aux cyclistes vu la présence d'une piste cyclable.

130 Aussi, de façon générale, la présence des cyclistes, dans la rue, augmente le risque de se faire invectiver par les automobilistes. Puisque les cyclistes se trouvent alors dans un chemin qui pourrait ralentir un automobiliste, c'est ce qui arrive.

135 Pourtant, on se rappellera que dans le document Projet de Ville, il est mentionné que 74 % de l'espace de voirie est destiné prioritairement aux véhicules motorisés alors que ce n'est que 1 % de l'espace de voirie qui est consacré aux vélos.

140 Je pense que le partage de la route devrait se faire de façon plus équitable qu'il ne l'est présentement. Plusieurs feux de circulation sont synchronisés pour permettre une meilleure fluidité des déplacements motorisés.

145 Dans certaines circonstances, il arrive parfois même que des policiers soient déployés pour assurer la fluidité des déplacements motorisés. Par exemple, des policiers sont là pour permettre à un plus grand nombre de véhicules de circuler dans les rues principales, non loin de la rue Maisonneuve, où est-ce que j'habite, la fin de semaine.

À ce moment-là, les cyclistes qui empruntent la piste cyclable sur Maisonneuve se butent alors à des lumières rouges puisqu'à en juger par le travail des policiers la priorité est accordée uniquement aux véhicules.

150 Par ailleurs, à ma connaissance, seuls les feux de circulation de la piste cyclable de la rue Boyer sont synchronisés pour les déplacements à vélo et ce, uniquement aux heures de pointe.

155 Au contraire, sur pratiquement toutes la piste cyclable de la rue Rachel, les cyclistes doivent s'arrêter systématiquement à chaque lumière. Le REV présente également des problèmes au niveau de la synchronisation des lumières pour les vélos, au regard de la fluidité des déplacements.

160 En ce qui concerne le REV, je tiens également à mentionner que l'absence de constance dans la signalisation rend difficile sa compréhension autant pour les cyclistes que pour les automobilistes.

165 Enfin, dans un contexte de lutte et d'adaptation au changement climatique, il est important que les prochaines années soient consacrées à décarboniser nos transports. Les véhicules électriques sont un moyen de diminuer nos émissions de GES, mais ce n'est pas une panacée.

170 Le transport actif est donc le mode de transport qui a le moins d'impact sur les changements climatiques et la protection de la biodiversité. Aussi, selon Vélo Québec, à Montréal, 25 % des déplacements motorisés pourraient se faire à vélo.

175 Donc, je crois que mettre en place des rues dédiées au transport actif qui ne seraient pas accessibles aux voitures sauf dans certaines exceptions, c'est-à-dire pour le transport adapté, pour les véhicules d'urgence, pour les personnes à mobilité réduite, serait une occasion pour développer le sentiment de sécurité pour permettre aux résidents et résidentes de se déplacer de façon sécuritaire et d'adapter un mode de vie davantage sobre en carbone et ce, peu importe la saison.

180 Cette approche serait une occasion de venir sécuriser et solidifier les axes de transport actif tout en donnant l'occasion aux personnes qui sont moins enclines à utiliser ce mode de transport, à l'utiliser, voire s'y initier.

Je propose également, pour en faire la promotion, l'invention d'une nouvelle pancarte :
Cédez le passage au transport actif, pour les rues qui croiseraient la rue dédiée au transport actif.

185 J'imagine que je rêve, mais je vois très bien ce genre de rue à être aménagée sur une rue
résidentielle davantage que sur une rue commerciale. Lorsque les rues commerciales sont
transformées en artère piétonne, il est difficile d'y circuler en utilisant un mode de transport actif
autre que la marche.

190 L'idée sous-jacente dans ma proposition consiste à permettre et à assurer la fluidité du
transport actif plutôt que d'être un lieu de rencontre.

195 Donc, si je peux résumer ma position, j'aimerais voir une rue ou un ensemble de rues sur
une vraie rue dédiée au transport actif sans voiture, sans stationnement qui laisse passer les
véhicules d'urgence et qui accommode ceux et celles qui en ont de besoin.

200 Quand j'étais jeune, on me parlait de voiture volante, maintenant j'ai grandi et j'aimerais ça
avoir des rues sans voiture pour le transport actif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

205 Merci beaucoup, Monsieur Bourque. Des questions?

M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :

205 Oui. Bien, justement, pour revenir à vos propos de rues dédiées, il y d'autres personnes
qui nous ont parlé de ça. Dans leur cas, c'était beaucoup une question de capacité aussi. Par
exemple, sur Maisonneuve, à cause de la quantité, du volume de cyclistes qui arrivent.

210 Est-ce que pour vous, c'est aussi lié à la capacité ou vraiment plus une rue dédiée au
transport actif pour la sécurité ou le côté, comment je pourrais dire, l'agrément des usagers?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

215 Pour moi, une rue transport actif ça sert aux personnes qui veulent se déplacer pour pratiquer leurs activités, faire leurs courses ou se rendre au travail.

220 Donc, en ce moment, il n'y a peut-être pas nécessairement assez de personnes qui se déplacent au moyen de transport actif, mais à mon avis, si on crée les infrastructures, on va être capable de créer un renversement de tendance et s'assurer qu'il y ait davantage de personnes qui puissent circuler sur ces rues-là.

225 Donc, moi, en ce moment, ce que je constate, ce n'est pas une immense affluence ou une immense achalandage sur les pistes cyclables que j'emprunte, mais je désire qu'il y ait davantage de personnes qui les utilisent.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :

235 Vous avez parlé de la sécurité routière. Si je comprends bien, vous avez dit que c'est plus une réalité lorsqu'on se déplace au nord de Montréal. Est-ce que c'est exact?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

240 Tout à fait.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

245 O.K. Et comment vous l'expliquer, ça, cette réalité-là et en termes de délimitation, ça commencerait où lorsque vous dites « au nord de Montréal »? Juste pour avoir une idée.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

250 Les endroits où je me suis senti le moins en sécurité, c'était sur le chemin Rockland, sur Jean-Talon à la hauteur de métro Namur. Sinon, également sur la rue Papineau lorsqu'on essaie de traverser Décarie.

255 Donc, le nord de Montréal, je vous avoue que c'est une conception qui est floue, mais c'est un constat. Plus on s'éloigne des grands centres, plus le « tout à l'auto » domine et le sentiment de sécurité disons amoindri pour n'importe qui.

260 Également la course. Lorsqu'on essaie de courir, traverser une lumière, bien les autos nous voient arriver à la course et elles se disent que, bien, elles ont priorité car elles conduisent une voiture.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

265 C'est parce qu'il y a moins d'infrastructure pour le transport actif?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

270 Tout à fait. En fait, ce n'est pas nécessairement une question d'infrastructure, mais c'est plus que les automobilistes ne sont pas courtois, donc ils ne laissent pas le « Cédez le passage » alors qu'ils devraient céder le passage.

Donc, à mon avis, si on les exclut de l'usage de la rue, on va diminuer les irritants et les risques de sécurité pour les personnes qui font du transport actif.

275 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

O.K., merci.

280 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Vous parlez de transport actif, puis des voitures et tout ça, vous ne parlez pas de l'intermodalité transport actif, transport en commun. Par exemple, entrer à vélo dans le métro ou dans un éventuel tramway, ou pour les piétons.

285 C'est comme si cette notion-là, vous ne l'abordez pas du tout.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

290 C'est exact, je ne l'ai pas abordée, mais pour moi, moi, je fais quelque chose comme dix kilomètres à vélo, mais si on retourne aux études de Vélo Québec, 25 % des déplacements, je pense, peuvent se faire à vélo, puis je pense que c'est dans un rayon de cinq kilomètres.

295 Donc, à mon avis, la question intermodale ne se pose pas pour ces personnes-là, mais c'est vrai que pour les gens qui arrivent de l'extérieur de l'Île de Montréal, comment adresser cette question-là? Je ne sais pas.

Peut-être en ajoutant davantage de vélos Bixi, mais je n'avais pas réfléchi la question pour être bien honnête.

300 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

O.K.

305 **LA PRÉSIDENTE :**

Moi aussi, j'allais vous poser la question avec le transport en commun, mais on a aussi eu des demandes pour augmenter la période des Bixi et de pistes déneigées en priorité.

310 Je sais que vous voulez une rue, là, mais si c'étaient des rues, est-ce que ça devrait être prioritairement déneigées par rapport à d'autres pour le passage des vélos?

Ça se passe comment l'hiver à vélo?

315 **M. FRANÇOIS BOURQUE :**

Je pense que ces rues-là pourraient être déneigées prioritairement, mais si on enlève les voitures, si on tombe, on risque moins de se faire rouler dessus par un camion.

320 C'est sûr qu'il peut avoir des accidents avec d'autres cyclistes ou d'autres personnes qui courent ou qui occupent la voie publique, parce qu'on pense aussi à d'autres modes de transport. Il y a des personnes qui circulent à trottinette. J'ai d'ailleurs croisé une personne à trottinette en venant ici à vélo.

325 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais l'hiver, trottinette, je ne suis pas certaine que ce soit possible, là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

330

Il y en a avec de grosses roues.

LA PRÉSIDENTE :

335

Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

340

J'ai une autre question?

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

345

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Concernant la problématique du virage à gauche, il n'y en a pas beaucoup, mais j'ai vu à certains endroits des feux de signalisation pour vélo aussi. Est-ce que ça pourrait être une solution que sur certaines artères qu'il y ait un feu?

350

Parce que l'été, on peut voir la section qui est verte ou une différente signalisation au sol, mais l'hiver, si les feux de signalisation étaient verts pour les vélos et rouge pour les autres, est-ce que ça fait partie des solutions? Ou est-ce que vous avez d'autres solutions à proposer?

355

Ça, c'est sans compter les rues dédiées, là, la problématique de déplacement que vous avez dans les virages à gauche ou d'autres formes de problématiques de sécurité?

M. FRANÇOIS BOURQUE :

360

Oui. Sur la question des feux dédiés, mon expérience, c'est qu'il faudrait davantage sensibiliser les automobilistes à respecter les usagers/usagères de la route. Souvent, quand je suis sur la route, puis qu'il n'y a pas de piste cyclable, il y a des voitures qui vont me klaxonner, qui vont m'invectiver, puis qui vont me lancer des insultes.

365

Donc, à mon sens, un usager de la route qui est à vélo, a le droit autant qu'une voiture de tourner à gauche dans une rue.

370

Bien, pour répondre à la question, précisément sur les feux dédiés, je pense que c'est un peu trop compliqué, les feux dédiés parce qu'il y a trop de signalisation et ça devient difficile à comprendre pour tant les automobilistes que les personnes qui font du transport actif.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

375

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

380

Ça va? Bien, on vous remercie beaucoup, Monsieur Bourque et on va regarder les choses. Merci de votre intervention.

M. FRANÇOIS BOURQUE :

385

Merci.