

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES
Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Révolutionner la mobilité en transformant rapidement et profondément nos villes

Mémoire remis à l'Office de consultation publique de Montréal

par Vélo fantôme Québec

Octobre 2022



Contact

Laurent Deslauriers

438 862-8051

medias@velofantome.org

Table des matières

Présentation de Vélo fantôme	5
Cinq principes à garder en tête	9
Recommandations	10



Vélo fantôme pour Irène Dehem | Mathieu Murphy-Perron

Présentation de Vélo fantôme Québec

Vélo fantôme au Québec (VFQ) est un regroupement qui installe et entretient les vélos fantômes, principalement sur le territoire montréalais. Un vélo fantôme – ou *ghost bike*, en anglais – est un vélo peint en blanc, installé à l'endroit précis où une personne à vélo est morte lors d'une collision sur la route. À la mémoire de cette personne, nous érigeons un symbole pour susciter une réflexion sur les dangers des véhicules motorisés, tout en commémorant la vie de la victime.

Ce collectif est constitué de personnes diversifiées : militants cyclistes, diplômés en urbanisme, artistes, syndicalistes, etc. Celles qui ont rédigé ce mémoire ont entre 35 et 53 ans. Certaines pratiquent le cyclisme à l'année, mais les membres du groupe sont aussi automobilistes et – bien sûr – piétons.

Le groupe bénéficie ponctuellement de l'aide d'autres membres de la communauté cycliste. Avant de poser un vélo fantôme, il s'assure de toujours recevoir l'accord de la famille et des proches de la victime, avec qui il reste bien souvent en contact après la cérémonie d'installation. Il les accompagne dans les démarches administratives et juridiques si elles le souhaitent.

Au-delà de ces cérémonies, le collectif mène un travail de sensibilisation auprès des médias, des élus et de l'ensemble de la collectivité.

Il participe à des événements tels Les Promenades de Jane ou le Parking Day, a organisé une première « masse critique » (manifestation à vélo) pour la sécurité routière durant la campagne électorale municipale de 2017 à Montréal, publie des lettres ouvertes, intervient lors des consultations publiques par le dépôt et la présentation de mémoires, etc. Les usagers les plus vulnérables sur la route – piétons et cyclistes – sont au cœur de la réflexion.

À ce jour, vingt vélos blancs ou plaques commémoratives ont été installés à la mémoire de :

- > Suzanne Chartrand, morte en 1981, à l'angle de la rue Berri et du boulevard Henri-Bourassa à Montréal (plaque);
- > Louis Morency, mort en 2012, sur l'avenue Christophe-Colomb (angle Mistral) à Montréal;
- > Suzanne Châtelain, morte en 2013, sur l'avenue Du Parc (angle Saint-Viateur) à Montréal;
- > Mathilde Blais, morte en 2014, sur la rue Saint-Denis (sous le viaduc des Carrières) à Montréal*;
- > Salim Aoudia, mort en 2014, à l'angle des rues Wellington et Nazareth à Montréal;
- > Marie Bélanger, morte en 2014, sur la route 117 à Mirabel (au sud de l'autoroute 50) à Mirabel;
- > Bernard Carignan, mort en 2015, sur la rue Saint-Denis (angle Jean-Talon) à Montréal;
- > Christian Raguenau, mort en 2015, sur le pont Jacques-Cartier (plaque);
- > Justine Charland-St-Amour, morte en 2016, à l'angle de la rue d'Iberville et du boulevard Rosemont à Montréal;



Vélo fantôme pour Andrea Rovere | François Démontagne

- > Meryem Anoun , morte en 2017, à l'angle de la rue Bélanger et de la 6e avenue à Montréal;
- > Clément Ouimet, mort en 2017, sur la voie Camillien-Houde à Montréal;
- > Valérie Bertrand Desrochers, morte en 2018, à l'angle de la rue St-Zotique et 19e avenue à Montréal;
- > Clément Bazin, mort en 2018, à l'angle nord-est de la rue Lajeunesse et du boulevard Crémazie à Montréal;
- > René Tremblay, mort en 2020, à Longueuil;
- > Maxime Levesque, mort en 2021, sur l'avenue Papineau, au sud du boulevard Saint-Joseph à Montréal;
- > Irène Dehem, morte en 2021, sur le chemin de l'Anse-à-l'Orme à Montréal;
- > Andrea Rovere, mort en 2021, à l'angle nord-ouest de l'avenue Du Parc et de l'avenue du Mont-Royal à Montréal;
- > Sébastien Filteau, mort en 2021, à l'angle chemin Laliberté et de la rue de l'Alcôve, à Sherbrooke;
- > Joanna Barcessat, morte en 2021, à l'angle de l'avenue Saint-Pierre et de la rue Notre-Dame Ouest à Montréal; et
- > Normand Chatelois, mort en 2021, à l'angle du boulevard Saint-Laurent et de la rue De Liège à Montréal.

Précédemment à la formation de Vélo fantôme, un vélo blanc avait été installé sur la rue Wellington à Montréal par les amis de Christian Brulotte, décédé en 2013.

Dans dix de ces vingt décès, la collision implique un véhicule lourd. Rappelons que les camions lourds ne comptent que pour 4 % des véhicules sur les routes, alors qu'ils sont impliqués dans 47 % des décès de cyclistes et dans 32 % des décès des piétons à Montréal, entre 2011 et 2019, selon Vélo Québec.

* En accord avec ses proches, le vélo de Mathilde Blais a été retiré en 2021 à la suite d'un aménagement qui aurait évité son décès. Il fait désormais partie des collections du Musée de la civilisation, à Québec.

1 - Cinq principes à garder en tête

Afin que les actions autour du Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal soient cohérentes, elles doivent s'appuyer sur une vision et sur des éléments forts qui privilégient une ville à échelle humaine qui encourage le transport actif. Pour ce faire, Vélo fantôme demande que les cinq principes suivants soient mis en œuvre. Nous souhaitons les rappeler avant d'aller plus loin. Ces prémisses guideront ensuite tout naturellement les interventions à faire et les décisions à prendre, qu'elles soient générales ou qu'elles portent sur un point particulier

Ces principes, qui impliquent certains changements de paradigme par rapport à la situation actuelle, devraient être :

1. **Renverser la hiérarchie octroyant une place prépondérante aux véhicules motorisés sur les routes** et dans les rues – logique qui a prévalu dans les aménagements urbains et dans le Code de la sécurité routière (CSR) depuis les années 1950 – pour donner la priorité aux usagers les plus vulnérables. Une étude de Polytechnique Montréal montre que 73,8 % de l'espace de la voirie montréalaise (tous arrondissements confondus) est consacrée aux véhicules motorisés, dont 27 % au stationnement. Seulement 1,2 % de la voirie est dédiée aux infrastructures cyclables. Ces statistiques font réfléchir, car la sécurité et le confort des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite devraient guider toute décision. Des concepts tels la « fluidité du trafic » ou les « conditions de circulation » sont à nos yeux des arguments désuets face aux enjeux de sécurité et de mobilité. Ils sont pourtant encore invoqués pour refuser de réduire une limite de vitesse, pour restreindre l'espace dévolu aux voitures ou pour refuser d'augmenter le temps de traversée piétonnière aux carrefours.
2. **Stimuler l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes**, et œuvrer à son corollaire, soit la diminution du nombre de véhicules motorisés sur les routes. Il s'agit de la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière, en plus des autres bénéfiques collatéraux : santé, environnement, coût de l'entretien des infrastructures routières, etc. Des études prouvent que plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus il est sécuritaire d'y circuler

à vélo. D'où l'importance, au-delà de la sécurité à proprement parler, de travailler à l'amélioration du confort et de la convivialité des modes de transport actif.

3. **Révolutionner la mobilité en transformant rapidement et profondément nos villes.** Plusieurs métropoles à travers le monde misent actuellement sur le vélo comme outil pour réinventer la vie urbaine. Ils ne se gênent pas pour mettre en œuvre rapidement des transformations profondes. Pensons à Paris qui élimine 50 % des places de stationnement de rue, à Londres qui interdit les poids lourds dangereux sur son territoire ou à Barcelone qui met en place des super-quadrilatères « superillas » sans voitures.
4. **Allier cyclistes et piétons.** Ces deux groupes, souvent mis en opposition, forment les usagers les plus vulnérables. Ils ont bien souvent les mêmes intérêts. Améliorer la sécurité des uns profite aux autres. De toute façon, nous sommes tous piétons.
5. **Tenir compte de et implanter la pyramide de la vulnérabilité** ainsi que la logique de prudence et de civisme qui en découle en fonction de la place de chacun. Le piéton – l'utilisateur le plus exposé aux collisions – se trouve au sommet devant le cycliste, puis l'automobiliste, et enfin le conducteur de poids lourd (voir image ci-jointe).

En somme, le plus gros, le plus rapide et le plus dangereux protège le plus fragile. Chacun a la responsabilité de protéger les plus vulnérables situés au-dessus de lui dans cette pyramide : ainsi, le piéton a moins de responsabilités que le camionneur. C'est le principe de la cour d'école dans laquelle les grands doivent faire attention aux petits !

https://share.polymtl.ca/alfresco/service/api/path/content;cm:content/workspace/SpacesStore/Company%20Home/Sites/chaire-de-recherche-mobilit-web/documentLibrary/publications/Notes%20de%20recherche/note_recherche_partage_voirie_mtl_2021.pdf

Recommandations

Dans le cadre de la présente consultation, le collectif Vélo fantôme souhaite tout d'abord rappeler que la Ville Montréal s'est engagée en 2019 dans la démarche Vision Zéro à éliminer les décès et blessés graves sur les routes d'ici 2040, promesse qu'elle a reconduite tout récemment en septembre 2022.

En lien avec cet engagement de la Ville et en lien avec la mission qu'il s'est donnée, notre collectif soumet les dix recommandations suivantes, inspirées des principes susmentionnés. Plusieurs de celles-ci visent à augmenter le nombre de personnes piétonnes et cyclistes qui, comme nous l'avons dit plus haut, est le gage d'une plus grande sécurité de tous. Encourager les déplacements actifs, les faciliter, les rendre sécuritaires, rassurants, efficaces et conviviaux est la base des bonnes pratiques en ce domaine, et ce, tout en respectant les principes d'accessibilité universelle.

Dans tous les cas, le collectif appelle à rapidement mettre en place ces recommandations, et non d'attendre jusqu'en 2050. Rappelons en effet que les villes sont un acteur incontournable pour atténuer les ravages des crises climatiques ; nous n'avons pas le luxe d'attendre longtemps une transformation en profondeur de notre métropole.

1 - Structurer le réseau cyclable en assurant la mise en place de pistes protégées sur l'ensemble des grands artères, en priorisant par souci d'équité territoriale les arrondissements mal desservis par le réseau actuel;

2 - Construire prioritairement des pistes cyclables unidirectionnelles;

3 - Adapter les infrastructures cyclables existantes - ou trouver des moyens adéquats - afin qu'elles soient ouvertes à l'année au transport actif;

4 - Sécuriser les aménagements piétons, incluant l'ajout et l'élargissement de trottoirs et le développement de trottoirs traversants, et remplacer les boutons de suppléance (« beg buttons ») par des détecteurs intelligents qui donnent automatiquement la priorité aux personnes à pied qui souhaitent traverser.

5 - Piétonner à longueur d'année dans chaque arrondissement des rues bien ciblées, en misant sur l'installation de mobilier urbain afin d'encourager les interactions sans avoir nécessairement à entrer dans un commerce et à consommer;

6 - Harmoniser les limites de vitesse à 30 km/heure sur l'ensemble du territoire montréalais, ce qui passe par un réaménagement des voies pour décourager l'excès de vitesse et faire évoluer les comportements des automobilistes. Ces transformations peuvent commencer de manière légère et agile, par l'entremise de dos d'ânes temporaires, afin de favoriser des changements immédiats, avant d'enclencher des réaménagements plus complets;

7 - Installer des « zones tampons » à l'abord de toute infrastructure cyclable afin d'éliminer les risques d'emportierage;

8 - Réduire la place accordée au stationnement des véhicules motorisés, notamment en éliminant les dispositions de zonage fixant le nombre minimum de places de stationnement, et en instaurant des tarifs pour la totalité des stationnements de rue. Il faut augmenter de manière significative le coût du stationnement et éliminer les stationnements gratuits en zone urbaine, car chaque place de stationnement sur rue coûte entre 800 et 1300 \$ d'entretien par année. S'il n'est pas assumé par les automobilistes qui l'utilisent, ce coût est injustement assumé par l'ensemble des résidents.

9 - Mettre en place un système de tarification kilométrique afin de rééquilibrer la charge fiscale que représente l'entretien des routes nécessaire aux automobilistes et aux entreprises.

10 - Interpeller publiquement et talonner les autres paliers et organismes gouvernementaux afin de revendiquer une plus grande autonomie sur les questions de sécurité routière, notamment sur le type de poids lourds autorisés sur les routes et les VUS permis en ville. De même, des éléments spécifiques découlant du CSR tel que l'arrêt Idaho devraient pouvoir être adoptés par la métropole. Un autre aspect sur lequel la Ville devrait insister auprès du gouvernement provincial est la nécessité de mettre un terme au principe « sans faute » de la SAAQ. En effet, en cas de collision, ce système déresponsabilise les conducteurs face aux plus vulnérables sur les routes et dans les rues.



Conclusion

Le vélo est un moyen de locomotion efficace, écologique, économique et favorisant la santé de ses adeptes. Au-delà des enjeux de sécurité routière, les bénéfices collatéraux sont significatifs d'un point de vue individuel et collectif, ne serait-ce qu'en regard de ses impacts sur les enjeux de santé publique, comme la lutte à la sédentarité. Il faut donc pouvoir rouler à vélo sans risque, de façon confortable. Ce mémoire souhaite participer à l'atteinte de cet objectif.

Circuler de façon motorisée devrait être perçu par les conducteurs de véhicules comme un privilège qui s'accompagne de grandes responsabilités. Marcher ou pédaler en toute sécurité dans un environnement agréable devrait être un droit. Les règlements comme les décisions d'aménagement devraient le refléter.

Pour le moment, le fameux « partage de la route », que l'on nous « vend » constamment et que l'on nous demande de mettre en œuvre, n'est pas réalisé. Le partage de l'espace, à l'évidence, n'est pas équitable. Le domaine public est suroccupé par les automobilistes et par les camionneurs, qu'ils soient en mouvement ou à l'arrêt. Il faut que cela change !

Il est de la responsabilité de la Ville de Montréal de s'assurer de la sécurité de tous et de toutes sur son territoire. Elle doit poser des gestes forts quant à la réglementation et à l'aménagement de l'espace public, qui doit désormais être pensé prioritairement en fonction des piétons et des cyclistes. Des lignes directrices claires doivent être édictées lors des réfections de rues et de routes, mais aussi vis-à-vis de son corps policier, des gestionnaires de chantiers, des livreurs de marchandises, etc. Les équipements et le design des véhicules lourds doivent être revus et la recherche sur le sujet financée. Les meilleures pratiques doivent être partagées, valorisées et mises en place à toutes les échelles

**NOUS NE VOULONS PLUS AVOIR
À INSTALLER DE VÉLO FANTÔME.**

