

# Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Commentaire déposé à la Commission spéciale sur la révision  
du Plan métropolitain et de développement de la  
Communauté métropolitaine de Montréal



Vélo Québec

/ NOVEMBRE 2024

# Table des matières

À propos de Vélo Québec	3
Introduction	4
ORIENTATION 1	5
Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables	
ORIENTATION 2	7
Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable	
Conclusion	11

## À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis plus de 50 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières. Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

# Introduction

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est un document clé pour offrir des milieux de vie et une mobilité durable à la population du Grand Montréal. En ce sens, Vélo Québec appuie la vision et les objectifs portés dans le projet de PMAD révisé (PMADR), soumis pour consultation. À l'heure où les défis en matière de logement, d'aménagement, de changements climatiques, de biodiversité et de mobilité appellent à des actions conséquentes à tous les niveaux, un tel document revêt une importance névralgique pour articuler une réponse cohérente à l'échelle métropolitaine.

Conséquemment, Vélo Québec se réjouit du renforcement des mesures mises de l'avant depuis la première mouture du PMAD en 2011. Notamment, saluons la volonté de densifier tout en améliorant l'accès à une mobilité plus durable, notamment à travers les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et l'identification d'espaces stratégiques de redéveloppement (ESR). Cette approche, portée notamment par le principe de la ville 15 minutes, contribuera en partie à augmenter la part des modes actifs et collectifs. Par ailleurs, l'intégration de l'approche Réduire-Transférer-Améliorer (RTA), la prévision d'objectifs basés sur la vision zéro et l'approche du système sûr sont aussi de bonnes assises pour développer les modes durables et renforcer la sécurité routière.

Ainsi, focalisant sur les Orientations 1 et 2, ce commentaire a pour objectif de souligner l'appui de Vélo Québec à la version révisée du PMAD en matière d'aménagement et de mobilité. Pour aller plus loin, les prochaines lignes présentent des pistes consolidations des mesures prévues. Celles-ci visent à maximiser le caractère durable et la portée de ce document essentiel à l'essor de la région métropolitaine pour les prochaines décennies.

## ORIENTATION 1

# Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

Vélo Québec tient à manifester son appui au PMAD et à sa volonté affichée de freiner l'étalement urbain au profit de milieux de vie complets et plus denses. Plus encore, la conjugaison d'une telle visée au renforcement d'une mobilité plus accessible et durable contribuera certainement à offrir une mobilité plus inclusive et sobre notamment à travers l'objectif de concentrer 70 % des nouveaux logements dans les aires PIAT d'ici 2046.

### Accessibilité des modes durables

La définition de critères d'accessibilité piétonne dans les PIAT (Critère 1.3.1) est un point fort du PMAD. Les six critères présentés ont pour avantage d'intégrer à la fois une appréciation de la mixité des infrastructures et de l'accessibilité des modes actifs et collectifs. Vélo Québec note par ailleurs l'attention portée à la proximité du réseau cyclable et des stations de vélos en libre-service. L'indicateur mesurant l'accessibilité à pied des écoles primaires et secondaires est également clé pour favoriser une mobilité plus inclusive. Ce critère met par ailleurs en exergue l'importance de construire les écoles au cœur des quartiers qu'elles desservent. Cela pose aussi la nécessité de s'intéresser plus largement aux périmètres et accès des écoles pour favoriser leur accès sécuritaire et universel, mais aussi la sécurisation des milieux de vie pour tout le monde<sup>1</sup>.

Afin de renforcer ces indicateurs, Vélo Québec suggère de bonifier ces éléments d'une appréciation de l'accessibilité hivernale des indicateurs énoncés afin de capter les besoins de mobilité toute saison. De surcroît, afin d'éviter la création de milieux de vie dépourvus d'aménagements pour la mobilité active, Vélo Québec suggère que le PMAD demande aux municipalités d'exiger des promoteurs l'aménagement de rues complètes lors du développement de nouveaux quartiers.

<sup>1</sup> À ce propos, Vélo Québec rendra prochainement disponible son Guide de sécurisation des abords des écoles. Celui-ci proposera une méthode pour définir les corridors scolaires, mais suggère aussi un regard sur les besoins de mobilité des enfants afin d'inciter à la mobilité active vers l'école.

## Favoriser la mobilité active dans les milieux de vie

La réalisation de milieux de vie complets doit également miser sur une plus grande efficacité des modes actifs et collectifs vis-à-vis de l'auto. Ainsi, s'il est mentionné à l'objectif 2.2 que les réseaux piétonniers et cyclables se doivent d'être connectés et perméables, cet esprit doit aussi se refléter dans la conception des quartiers. Ainsi, ces derniers se doivent d'offrir une trame de rue caractérisée par une perméabilité filtrée à l'avantage des modes durables. Il est ainsi proposé que le PMAD expose à l'objectif 1.3 la valeur de réfléchir des milieux de vie offrant une liberté de déplacement plus grande en modes durables, notamment en y limitant le trafic automobile de transit. Ce principe contribue à briser l'enclavement de quartiers, les rendre plus inclusifs et sécuritaires, tout en soutenant un transfert modal vers des modes sobres en carbone.

## ORIENTATION 2

# Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

Comme énoncé dans l'introduction, Vélo Québec salue l'objectif de hausser à 50 % la part modale des déplacements effectuée en modes actifs et collectifs d'ici 2050 (objectif 2.1). Si l'ambition est bonne, il demeure néanmoins que le défi est de taille selon le diagnostic porté par le PMAD : le nombre déplacements actifs et collectifs augmentent de façon absolue, mais leur proportion stagne depuis de nombreuses années<sup>2</sup>.

### Réallocation au profit des modes durable et sécurité routière

Le Critère 2.2.1 demandant la priorisation des modes actifs et collectifs dans les SAD constitue une bonne mesure pour soutenir un transfert modal. Ce changement d'approche dans la planification doit se traduire par une redistribution de l'espace dédié à la voiture aux modes durables. À cet égard, un monitoring et un travail de collaboration soutenue avec l'ARTM pour intervenir sur le réseau artériel devront être menés. Précisons par ailleurs que la réallocation d'espace aux modes actifs et collectifs est également une façon de renforcer l'efficacité de la mobilité sur ces axes clés, tout en renforçant la sécurité pour les personnes s'y déplaçant. Ces considérations sont d'ailleurs conformes au critère 2.2.1 sur la convivialité des déplacements piétonniers et l'objectif 2.4.3 qui porte sur la lutte à la congestion routière pour la mobilité des personnes.

<sup>2</sup> Le PMAD souligne que leur proportion est passée de 32,6 % en 2008, à 31,4 % en 2013, pour atteindre ensuite 31,9% en 2018.

Soulignons aussi l'importance associée à la sécurité routière dans le PMAD, notamment à travers la demande d'intégrer aux SAD un objectif inspiré des principes de la vision zéro et de l'approche du système sûr (Critère 2.2.1). Par ailleurs, afin de bien présenter cette notion, Vélo Québec suggère de présenter à l'Encadré 16 la différence entre la Vision zéro et l'approche traditionnelle. Cette exposition doit également mettre l'accent sur l'interdépendance des composantes du système routier en sécurité routière (vitesse, signalisation, conception, sensibilisation, éducation, etc.). À cet effet, il serait aussi possible de mentionner la possibilité d'intervenir sur la conception des camions. Pour ce faire, il serait de mise de présenter la norme sur la sécurité des véhicules lourds en cours de finalisation par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ). Il est à souligner qu'en intégrant une telle norme, une municipalité se dote d'un levier pour intervenir aussi sur la géométrie de sa trame des rues, qui est souvent tributaire de celle des véhicules lourds.

## Réseau vélo métropolitain et Réseau express métropolitain

Vélo Québec accueille favorablement la volonté affichée d'accélérer le déploiement du réseau vélo métropolitain (RVM), qui, à l'heure actuelle, n'est qu'achevé à 30 % de son objectif pour 2030. Cette accélération s'avérera assurément un travail d'envergure de collaboration avec les municipalités, mais également avec d'autres organisations touchées par son aménagement comme le Canadien National (CN), le Groupe signature Saint-Laurent, ou encore les gestionnaires de ponts tels que Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCCI). Considérant le rôle névralgique de ces acteurs afin de franchir certaines barrières naturelles et anthropiques, une communication étroite pour un partage des responsabilités claires dans l'aménagement et l'entretien du RVM sera essentielle.

Similairement, l'aménagement d'un Réseau express vélo métropolitain (REV métropolitain) (Critère 2.2.3) caractérisé par des aménagements répondant aux meilleures pratiques de conception et entretenu en toute saison est une excellente mesure. Un tel réseau trouve sa grande valeur non seulement dans sa connectivité aux pôles intermodaux et aux PIAT, mais également dans le développement de liens servant la mobilité active au-delà des limites des municipalités, favorisant ainsi la continuité des trajets à vélo. Cela dit, il importe que la définition du REV métropolitain souligne que ce réseau ne se substitue pas aux réseaux cyclables locaux. En effet, il importe que le PMAD précise que les municipalités se doivent de poursuivre la mise à niveau et le développement de leurs aménagements cyclables, notamment à travers une perspective d'équité territoriale afin de rejoindre les secteurs plus moins bien desservis en matière de mobilité.

## Stationnement pour vélos

Vélo Québec se réjouit de l'ajout d'une invitation aux MRC, agglomérations et municipalités de prévoir des mesures visant le développement de leur offre de stationnements pour vélos sécurisés notamment par la prévision de seuil minimum lors de la construction ou le changement d'usage d'un bâtiment. Cela constitue une excellente façon d'amener une croissance soutenue du parc de stationnements pour vélos aux différentes destinations et pôles d'intérêt. Pour aller plus loin, il serait pertinent d'inviter à prévoir un ratio d'unité ayant accès à une prise de courant afin de soutenir la recharge de vélos à assistance électrique et pouvant accueillir des vélos surdimensionnés (ex. : vélos-cargo, vélo adaptés).

Également, pour appuyer cette invitation, il est recommandé d'inviter les municipalités à mener un exercice d'inventaire des stationnements pour vélos et autres aménagements à destination sur l'emprise publique (stationnements pour vélos sécurisés, bornes de réparation, borne de recharge pour vélo à assistance électrique, goulottes, etc.) afin d'identifier et de mieux répondre au besoin des cyclistes.

## Écofiscalité et démotorisation

Bien que nommé par le PMAD à l'occasion du diagnostic sur la congestion automobile (Critère 2.4.3. p. 198), Vélo Québec recommande de renforcer l'accent sur la lutte à la surmotorisation des ménages. À cet effet, rappelons la croissance massive de la motorisation au Québec depuis 2000 : le nombre de véhicules de promenade a crû entre 2000 et 2017 de 12,2 % sur l'île de Montréal et en moyenne de 16,3 % dans les quatre régions administratives limitrophes à celle-ci.

Ainsi il est recommandé que le PMAD intègre un objectif visant à freiner cette tendance pernicieuse. Par ailleurs, le PMAD identifie plusieurs leviers permettant de juguler la croissance du nombre de véhicules sur notre son territoire. À ce chapitre, l'identification de mesures d'optimisation de l'utilisation de l'espace en réduisant ou supprimant les exigences en matière de stationnement dédiées aux voitures (Critère 1.3.1) ou l'identification des vastes stationnements de surface hors rue comme des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) (Critère 1.1.4). Dans la même veine, le PMAD expose la pertinence de leviers écofiscaux (ex. : tarification kilométrique, tarification du stationnement sur rue, modulation de frais de vignette de stationnement selon la géométrie ou le poids des véhicules, etc.) pour soutenir un transfert modal et mitiger les coûts du transport routier (p. 157 et Encadré 15). Néanmoins, les déclinaisons de ce type de mesure méritent d'être détaillées plus largement afin de bien les exposer aux municipalités et les inviter à en déployer.

## Cyclologistique

Finalement, sur la question du transport de marchandises, le PMAD souligne la possibilité de mener des projets de cyclologistique afin d'offrir des solutions de livraison à domicile pour les derniers kilomètres (Critère 2.4.4). Bien que principalement viable dans les secteurs à plus haute densité, la présentation de cette option sobre en carbone peut être une bonne piste pour alléger la présence de camions de livraison dans certains secteurs d'habitation. Pour compléter cette exposition, il est de mise que le PMAD souligne que la mise en œuvre d'une telle mesure nécessite d'intervenir sur le règlement de zonage et les critères d'usage du bâtiment. Plus précisément, il est à souligner l'importance de distinguer les centres de cyclologistique des autres sites de transbordement afin d'en permettre l'implantation en secteur commercial et à proximité des lieux d'habitation, sans quoi, ces plateformes logistiques se retrouvent reléguées dans des secteurs périphériques limitant leurs perspectives d'implantation.

# Conclusion

En définitive, Vélo Québec rappelle son adhésion aux objectifs et orientations du PMADR en matière de mobilité et d'aménagement et tient à remercier la Commission spéciale sur la révision du Plan métropolitain et de développement pour la réception de son commentaire. Réitérons qu'il s'agit d'un exercice de consultation d'une grande valeur pour réaliser une révision d'un PMAD portant des actions à la hauteur de ses grands objectifs. À ce propos, Vélo Québec poursuivra sa mission et continuera d'agir afin d'accompagner les milieux de vie pour réaliser des quartiers à échelle humaine, inclusifs et offrant une mobilité durable accessible à tout le monde.