

Consultation sur le plan directeur des déplacements cyclables

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA FONDATION DAVID SUZUKI
À LA VILLE DE LONGUEUIL

JUIN 2018



**FONDATION
DAVID SUZUKI**
Un monde. Une nature.

Table des matières

À propos de la Fondation David Suzuki	3
Introduction	4
Contexte	4
Un développement en phase avec la Politique québécoise de mobilité durable	4
Des bénéfices qui vont au-delà de la mobilité	5
Recommandations.....	6
Bande cyclable : zone tampon pour l'emportierage	6
Société des ponts Jacques-Cartier-Champlain	7
Soutien du Réseau de transport de Longueuil (RTL)	8
Coordination avec les pôles générateurs de déplacements.....	8
L'État du vélo à Longueuil : un outil essentiel pour l'intégration du vélo dans la mobilité quotidienne	8
Conclusion	8
Références.....	10

À propos de la Fondation David Suzuki

Établie en 1990, la Fondation David Suzuki (Fondation) a pour mission de protéger l'environnement et notre qualité de vie, maintenant et pour l'avenir. À travers la science, la sensibilisation et l'engagement du public, et des partenariats avec les entreprises, les gouvernements et les acteurs de la société civile, la Fondation œuvre à définir et à mettre en œuvre des solutions permettant de vivre en équilibre avec la nature. La Fondation compte sur l'appui de 300 000 sympathisants à travers le Canada, dont près de 100 000 au Québec.

Rédaction : Sylvain Perron et Jérôme Laviolette

Introduction

La mobilité et le transport sont des enjeux importants pour l'avenir de la société québécoise et de notre planète en raison des conséquences importantes de nos choix de transport individuels et collectifs. Ainsi, le développement du territoire et de notre système de transport hérité du dernier siècle qui favorise actuellement l'usage de l'automobile au détriment des autres modes entraînent un ensemble de conséquences sur la santé humaine, l'environnement, les changements climatiques, les finances publiques, les finances personnelles et l'économie. Ce large éventail de conséquences, qui vont bien au-delà des enjeux environnementaux et climatiques, a un impact direct sur la qualité de vie des individus. La diversification des alternatives à la voiture, incluant le développement des infrastructures cyclables, s'insère donc directement dans la mission de la Fondation David Suzuki de protéger notre environnement et notre qualité de vie.

Contexte

L'État du Vélo au Québec réalisé en 2015, qui s'appuie notamment sur les analyses faites à partir des grandes enquêtes Origine-Destination, témoigne d'une augmentation de la pratique du vélo comme mode de déplacement urbain au Québec. Ce regain d'intérêt pour ce mode de transport en milieu urbain est une tendance observée dans de nombreuses villes occidentales en Europe, en Amérique du Nord et en Océanie (Pucher et Buehler, 2012). Malgré cet engouement, beaucoup de travail reste à faire au Québec pour favoriser l'utilisation du vélo comme mode de déplacement durable permettant de réduire les impacts importants d'un système de transport présentement largement axé sur l'utilisation et la possession automobile. Les recherches démontrent d'ailleurs que le développement du réseau cyclable est positivement associé à une augmentation de la pratique du vélo en milieu urbain (Buehler et Dill, 2016). En ce sens, la Fondation David Suzuki appuie le choix de la Ville de Longueuil d'investir des sommes importantes dans le développement de son réseau cyclable puisque celui-ci devrait permettre d'augmenter les déplacements effectués par ce mode de transport durable et de profiter de l'ensemble des bénéfices qui y sont associés.

Un développement en phase avec la Politique québécoise de mobilité durable

Le développement d'infrastructures cyclables structurantes, confortables et sécuritaires s'inscrit dans la deuxième étape du processus de planification durable des transports, l'approche « Éviter - Transférer - Améliorer (ETA) » mise de l'avant dans le contexte québécois par l'alliance SWITCH pour le développement d'une économie verte au Québec (SWITCH, 2016). Cette approche flexible et internationalement reconnue a d'ailleurs été inscrite dans la Politique québécoise de mobilité durable du Gouvernement du Québec publiée en avril 2018 pour guider le choix des mesures à mettre en place (Gouvernement du Québec, 2018).

Dans cette perspective, le développement d'infrastructures cyclables contribue à l'atteinte de plusieurs cibles d'amélioration de la mobilité des personnes fixées dans cette politique. Ainsi, une augmentation de la couverture du réseau cyclable en milieu urbain couplée avec une augmentation des services de vélo-partage permet d'augmenter les alternatives perçues et disponibles par les citoyens, ce qui est cohérent avec la **cible de donner accès à quatre services de mobilité durable à**

70 % de la population québécoise. Ensuite, le développement d'un réseau cyclable utilitaire qui priorise la sécurité des cyclistes par des aménagements physiquement séparés de la circulation automobile contribue à atteindre **la cible de réduction de 25 % des accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017.** Le récent bilan routier de la SAAQ nous indique qu'au cours de l'année 2017, ce sont 11 cyclistes qui ont perdu la vie sur nos routes et 94 qui ont été blessés gravement. Avec l'augmentation du nombre de cyclistes sur nos routes, il est essentiel de s'assurer que les accidents graves et mortels n'augmentent pas aussi.

Par la suite, le développement d'infrastructures cyclables confortables, efficaces et sécuritaires combiné avec des infrastructures d'appoints adéquates comme les stationnements pour vélos sécurisés aux pôles d'emplois permet de rendre plus attractif le vélo comme alternative à l'auto-solo, s'alignant ainsi directement avec la cible d'une réduction de 20 % des déplacements en auto-solo fixée par le gouvernement dans sa politique. À cet égard, les travaux de la Chaire mobilité de Polytechnique Montréal permettent d'ailleurs d'estimer que **27 % des déplacements motorisés (déplacements en transport collectif exclus) des résidents de Longueuil pourraient être effectués à vélo** (Morency et al., 2015).

Finalement, l'augmentation de la pratique du vélo comme mode de transport urbain dans une perspective de réduction des déplacements motorisés contribue favorablement à la lutte aux changements climatiques en réduisant les émissions de GES directes émises par les déplacements, comme le confirmaient Bussière et Bernard (1998). En effet, il importe de rappeler qu'au Québec, 41,7 % des émissions de GES proviennent du secteur des transports et 78,7% de ces émissions, soient 32,8 % des émissions totales de la province, proviennent des transports routiers spécifiquement (Gouvernement du Québec, 2018). De plus, alors que le Québec a réduit de 8,75 % ses émissions de GES entre 1990 et 2015, le secteur du transport routier a vu ses émissions augmenter de 35,8 %.

En favorisant, par le développement d'infrastructures cyclables, le transfert de déplacement motorisé vers des déplacements à vélo, il y a un potentiel pour la Ville de Longueuil de réduire ses émissions de GES et de contribuer à l'atteinte des cibles provinciales de réduction de 40 % de l'utilisation de produits pétroliers dans le secteur des transports sous le niveau de 2013 et d'une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous les niveaux de 1990.

Des bénéfices qui vont au-delà de la mobilité

L'amélioration des infrastructures cyclables dans une perspective d'augmenter les déplacements effectués à vélo amène un ensemble d'autres bénéfices pour les individus, mais aussi pour la collectivité.

Ainsi, il est largement démontré que la pratique quotidienne du vélo, par exemple pour aller travailler, amène de nombreux bénéfices directs sur la santé humaine, notamment en réduisant les risques de maladies cardio-vasculaires, de cancer et autres risques associés à l'ensemble des causes de mortalité (Celis-Morales, C. A., et al., 2017). Des études confirmant les bénéfices sur la santé recommandent d'ailleurs de favoriser des infrastructures sécuritaires permettant de diminuer les risques d'accident et d'abaisser les barrières perçues à l'adoption du vélo comme mode de déplacement (Götschi et al., 2016). Plus récemment, une étude de l'Université Concordia réalisée dans le contexte montréalais a d'ailleurs conclu que le navettage en vélo vers le travail permet de réduire le niveau de stress (Brutus et al., 2017). Collectivement, le transfert de déplacements motorisés vers le vélo permet aussi de réduire l'émission de particules fines, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des effets du smog.

L'amélioration de la forme physique et de la santé des citoyens découlant d'un usage accru du vélo comme mode de transport permet aussi de réduire les coûts importants sur le système de santé québécois qui sont associés à la sédentarité d'un mode de vie basé sur des déplacements principalement effectués en auto et aux traumatismes causés par les accidents de la route. Le développement du réseau cyclable de la ville de Longueuil est donc directement aligné sur les stratégies suggérées par la Direction de la Santé publique de Montréal pour améliorer la qualité de vie et la santé de la collectivité (DSPM, 2017).

Finalement, tout aménagement visant le transfert d'une part importante des déplacements motorisés vers les modes actifs comme la marche et le vélo peuvent contribuer, à long terme, à réduire les coûts faramineux du système de transport routier au Québec. En effet, une étude réalisée par Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki (2018) sur l'évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec chiffrait à 51 G\$ les dépenses annuelles des ménages québécois (incluant les externalités). De ce chiffre, 37 G\$ sont les dépenses privées en usage et en possession automobile. Individuellement, ce sont 20 % des dépenses des ménages après impôt qui sont consacrées au transport. En ce sens, en augmentant l'attractivité du vélo et en le positionnant comme une alternative viable et efficace à l'automobile, nous pensons que le développement du réseau cyclable par la Ville de Longueuil permettra à ses habitants de réduire leurs dépenses en transport via une réduction des frais d'usage des voitures, mais aussi, sur le plus long terme, en réduisant les coûts d'acquisition véhiculaires par une diminution des besoins de motorisation.

La Fondation David Suzuki voit donc d'un bon œil que la Ville de Longueuil investisse 54 millions sur 15 ans dans le développement et la consolidation de son réseau cyclable. Parallèlement au soutien que la Fondation veut apporter à ces investissements, nous tenions à émettre des recommandations sur certains éléments.

Recommandations

Bande cyclable : zone tampon pour l'emportiérage

L'emportiérage, c'est-à-dire, le fait d'être happé par une portière lorsqu'on se déplace à vélo (Ville de Longueuil, 2018) est un danger important pour les cyclistes. Pour la région de Montréal seulement, en 2013, il y a eu 105 incidents, et en 2014, 164 incidents (CAA-Québec, 2018).

Tel que mentionné dans le plan directeur, les bandes cyclables sur rue avec stationnement seront implantées avec « Une surlargeur [...] prévue pour permettre la circulation des cyclistes à l'écart de la zone d'ouverture des portières » (Ville de Longueuil, 2018). Cette mention est jointe par cette image.

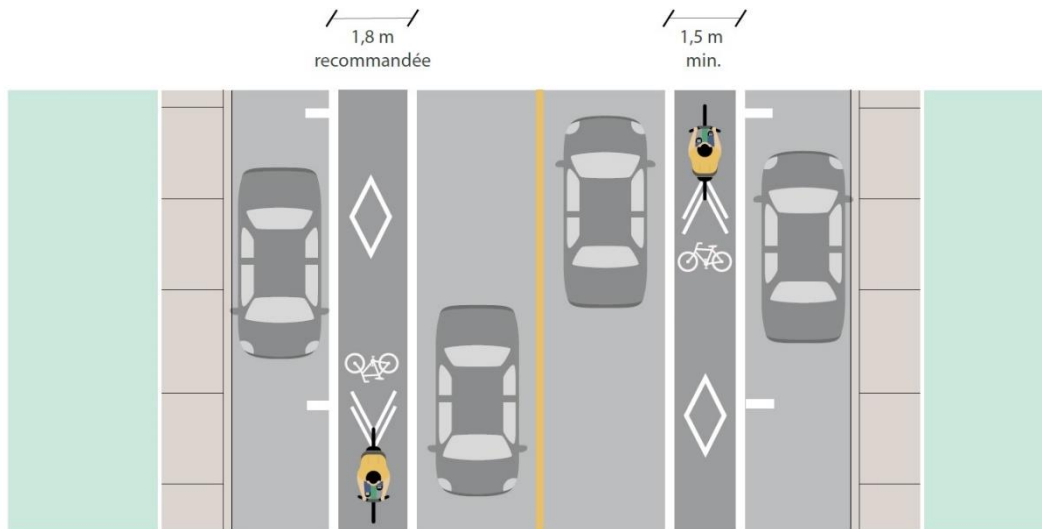


Figure 1. Bande cyclable sur rue avec stationnement tel que décrite dans le Plan directeur des déplacements cyclables

Nous recommandons, lorsque possible que « dès que la bande cyclable passe à proximité de places de stationnement, une zone tampon est mise en place pour ne pas mettre en danger les cyclistes avec les ouvertures de portières. » (Travisa, 2010). De tels types d'aménagements encouragent les cyclistes à rouler à l'extérieur de la zone d'emportérage lorsque la zone tampon se trouve entre les voitures stationnées et la piste cyclable (NACTO, 2018).



Figure 2. Application d'une zone tampon d'une bande cyclable à proximité de stationnement de rue (Travisa, 2010)



Figure 3. Design de zone tampon pour une bande cyclable (NACTO, 2018)

Société des ponts Jacques-Cartier-Champlain

Bien qu'il s'agisse d'une organisation indépendante, la liaison entre la Ville de Longueuil et la Société des ponts Jacques-Cartier-Champlain doit être élargie pour faciliter l'intégration des 411 000 passages en transport actif entre la structure du pont Jacques-Cartier et la Ville de Longueuil.

L'ouverture du pont Jacques-Cartier durant la période hivernale aurait également un impact très positif sur les cyclistes d'hiver. La Ville de Longueuil a donc tout intérêt, pour continuer de progresser dans l'utilisation des transports actifs en hiver, d'encourager fortement la Société des ponts Jacques-

Cartier-Champlain à ouvrir 365 jours par année la piste multifonctionnelle qui relie l'île de Montréal à Longueuil.

Soutien du Réseau de transport de Longueuil (RTL)

Le développement du réseau cyclable de Longueuil doit être coordonné avec le RTL afin qu'une cohabitation entre les autobus et les cyclistes soit assurée. Cette coordination peut se faire autant dans l'implantation des stationnements à vélo à proximité des arrêts importants que dans le transport des vélos dans les autobus, ou encore dans la cohabitation sur la route entre les cyclistes et les autobus.

Coordination avec les pôles générateurs de déplacements

L'implantation de critères de pondération pour la priorisation des pôles générateurs de déplacements est très intéressante et permet de prioriser les investissements dans le temps. En ce sens, il faut assurer une communication et une coordination efficaces pour s'assurer que les institutions en place puissent s'adapter en conséquence en développant, par exemple, des infrastructures pour les utilisateurs de vélo telles que des stationnements à vélo sécurisés ou encore l'accès à des douches pour les employés.

L'État du vélo à Longueuil : un outil essentiel pour l'intégration du vélo dans la mobilité quotidienne

Pour connaître l'évolution de la demande croissante chez les cyclistes, la publication « L'État du vélo à Longueuil 2015 » a permis de brosser un portrait détaillé de la situation actuelle en matière de vélo dans la Ville de Longueuil.

Afin de mieux connaître l'évolution de ce portrait et les besoins de la population en termes de mobilité active, il est important que cet exercice soit reproduit à intervalle régulier dans les prochaines années.

Ces données permettront à l'administration municipale de faire le suivi des besoins en termes de transport actif, surtout dans le cas où d'autres réseaux structurants de transport en commun verront le jour et viendront modifier les priorités de transport à Longueuil.

Conclusion

La Fondation David Suzuki appuie la démarche de la Ville de Longueuil pour le développement de son réseau cyclable. Le transport actif est un élément important et ce, autant pour augmenter les bienfaits liés à la santé publique que pour contribuer au déploiement d'une stratégie de réduction des gaz à effet de serre pour le secteur du transport.

Les cinq recommandations présentées ici permettront à la Ville de Longueuil d'optimiser le développement et l'amélioration de son réseau cyclable. Nous espérons que la ville ira de l'avant avec ce projet.



Références

A., et al. (2017). *Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study*. BMJ 357 : doi: <https://doi.org/10.1136/bmj.j1456> Consulté le 21 juin 2018

Alliance SWITCH. Janvier 2016. *Vers une société décarbonisée. Au tour du secteur des transports de faire sa part dans la lutte aux changements climatiques : Plan d'action*. https://allianceswitch.ca/wp-content/uploads/2018/02/plan-action-transport_switch_final.pdf. Consulté le 21 juin 2018

Brutus, S., Roshan J., Panaccio A.J., (2017). *Cycling, car, or public transit: a study of stress and mood upon arrival at work*, International Journal of Workplace Health Management, Vol. 10 Issue: 1, pp.13-24, <https://doi.org/10.1108/IJWHM-10-2015-0059>. Consulté le 21 juin 2018

Buehler, R. and J. Dill (2016). *Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling*. Transport Reviews 36(1): 9-27. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908> Consulté le 21 juin 2018

Bussière, Y., Bernard, A. (2000). *L'impact du vélo sur les gaz à effet de serre au Québec*. Rapport présenté à Vélo-Québec. INRS-Urbanisation. <http://www.velo.qc.ca/bulletins/veloetges98.pdf>. Consulté le 21 juin 2018

CAA-Québec, 2018. *Et si on partageait la route?* <https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/securite-routiere/et-si-on-partageait-la-route>. Consulté le 21 juin 2018

Götschi, T., et al. (2016). "Cycling as a Part of Daily Life: A Review of Health Perspectives." Transport Reviews 36(1): 45-71. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1057877> Consulté le 21 juin 2018

Gouvernement du Québec, 2018. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2015 et leur évolution depuis 1990*. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2015/inventaire1990-2015.pdf> Consulté le 21 juin 2018

Gouvernement du Québec, 2018. *Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable - 2030*. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx Consulté le 21 juin 2018

Morency, C., Verreault, H., Bourdeau, J.-S., Frappier, A., Faucher, J., Bahbouh, K. (2015). *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du Vélo au Québec en 2015*. Rapport final présenté à Vélo-Québec. 2015 http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_EDV2015_AnalyseEnqueteOD.pdf Consulté le 21 juin 2018

Nacto, 2018. *Buffered Bike lanes*. <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/bike-lanes/buffered-bike-lanes/> Consulté le 21 juin 2018

Pucher, J., & Buehler, R. (Eds.). (2012). *City cycling*. Cambridge, MA: MIT Press. <https://books.google.ca/books?id=226mCyz9JaEC&lpg=PR2&ots=lcUyq3kH6J&lr&pg=PP1#v=onepage&q&f=false> Consulté le 21 juin 2018

Transport : Stratégies. Page Web de la Direction de la Santé publique de Montréal. http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/transport/strategies.html Consulté le 20 juin 2018.

Ville de Longueuil, 2018. *La sécurité routière : Chez nous, je roule en toute sécurité.*
<https://www.longueuil.quebec/fr/securite-routiere>. Consulté le 21 juin 2018

Ville de Longueuil, 2018. *Plan directeur des déplacements cyclables.*
https://www.longueuil.quebec/files/longueuil/images/genie/PDC_PROJET_2018-05-30.pdf
Consulté le 21 juin 2018

Travisa, 2010. *Et si on s'inspirait de Bordeaux pour les infrastructures cyclistes ?*
<http://travisa.over-blog.com/article-et-si-on-s-inspirait-de-bordeaux-pour-les-infrastructures-cyclistes-48713093.html> Consulté le 21 juin 2018