

Prioriser le développement du transport en commun Un choix de société plutôt qu'un pont

**Le point de vue de Vélo Québec
dans le cadre de la Commission du BAPE**

sur le

**Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**



Juin 2005

Table des matières

Résumé exécutif	3
Avant-propos.....	4
Présentation de Vélo Québec.....	4
Comment se traduit notre mission	5
Les conséquences de nos choix de transport.....	6
Des initiatives louables pour mieux se déplacer en ville	7
Des faits qui militent en faveur d’alternatives au projet	7
Nos recommandations	9
1- Priorité au développement du transport en commun	
2- Arrêt de construction de nouvelles infrastructures favorisant l’automobile et l’étalement urbain	
3- Aménagement en fonction des piétons et des cyclistes	
En conclusion	9
Documents cités.....	10
Autres mémoires de vélo Québec.....	10
Coordonnées de Vélo Québec	11

Prioriser le développement du transport en commun Un choix de société plutôt qu'un pont

POINT DE VUE DE VÉLO QUÉBEC, JUIN 2005

Ce qui était peut-être bon pour nous il y a 40 ans ne l'est certainement plus aujourd'hui. À la lumière des études qui nous confirment les méfaits d'un développement centré sur l'automobile, nous nous devons comme société moderne de faire le choix du transport en commun et des transports actifs. Ce choix doit se faire au nom de notre engagement collectif envers le protocole de Kyoto et au nom de la lutte à la dégradation de notre qualité de vie causée par la pollution atmosphérique. De plus, notre choix doit être conséquent avec les objectifs de santé publique qui œuvrent à renverser la tendance à la sédentarité et ses effets sur la santé de la population. Ainsi, si l'auto reste imbattable pour certains déplacements, elle n'est plus la seule façon de se déplacer. En guise de conclusion aux propos du présent document, Vélo Québec exprime trois recommandations principales :

1- **Priorité au développement du transport en commun**

Compte tenu de la congestion importante des rues de Montréal, de l'augmentation de la pollution atmosphérique, de nos engagements envers Kyoto et des besoins importants en transports en commun, la planification des transports des personnes pour la région doit être fondée sur la réduction du nombre d'automobiles sur le territoire et l'augmentation de l'offre du transport en commun.

2- **Arrêt de construction de nouvelles infrastructures favorisant l'automobile et l'étalement urbain**

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre la 440 et Henri-Bourassa doit être abandonné afin de consacrer les efforts et les ressources de la collectivité au service du développement du transport collectif et actif.

3- **Aménagement en fonction des piétons et des cyclistes**

Compte tenu des bénéfices que le vélo et la marche apportent à l'environnement et à la santé des citoyens, la planification des transports des personnes pour la région doit prévoir des infrastructures favorisant le transport actif.

AVANT-PROPOS

Le point de vue que nous présentons dans ce mémoire s'inscrit dans la continuité de notre action de promotion de conditions favorables à la pratique du cyclisme et de la marche. Nos considérations premières sont la sécurité et la santé des citoyens québécois en général, et montréalais en particulier. À la lumière des enjeux de transport et d'environnement, nous soutenons le principe que le vélo, combiné à la marche et aux transports publics, constitue une option efficace et réalisable que toute société moderne devrait promouvoir lorsqu'elle aborde les problèmes et les solutions reliés au transport des personnes.

PRÉSENTATION DE VÉLO QUÉBEC

Vélo Québec est un acteur de premier plan dans le paysage cycliste québécois depuis près de 40 ans. Sa mission est d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens à travers des activités, des produits et des services qui visent à changer leurs habitudes de déplacement. Toutes ses activités sont organisées dans une perspective d'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement urbain et rural. Vélo Québec compte des membres dans toutes les régions du Québec.

Au fil des ans, Vélo Québec a mis sur pied une maison d'édition (Vélo Québec Éditions) qui publie notamment les magazines *Vélo Mag* et *Géo Plein air* et plusieurs guides et cartes de randonnée. Il est aussi à l'origine de la *Féria du vélo de Montréal* et de son événement-phare, le Tour de l'Île de Montréal (Vélo Québec Événements), véritable machine de promotion du vélo et du tourisme à vélo. Son agence, Vélo Québec Voyages, fait voyager plus de 5 000 Québécois et Québécoises chaque année au Québec, au Canada et en Europe. Vélo Québec est une association de membres qui défend les intérêts des cyclistes et un expert-conseil en matière de sécurité et d'aménagement cyclable. Son siège social est à Montréal, mais ses actions rayonnent partout au Québec, au Canada et ailleurs dans le monde.

Comment se traduit notre mission

En incitant les gens à enfourcher leur vélo, nous avons réussi, au fil des années, à créer un engouement pour le cyclisme au Québec. Vélo Québec est l'instigateur de grandes manifestations cyclistes qui ont contribué à changer les comportements des Québécois, notamment par la création du Tour de l'Île de Montréal, qui a fêté ses 21 ans ce printemps, qui permet à 30 000 personnes de rouler dans une ville fermée à la circulation automobile.

De plus, il collabore avec plusieurs municipalités afin d'établir les conditions favorables à la pratique du vélo et de la marche. Par exemple, Vélo Québec et les Services techniques de la Ville de Montréal ont présenté au printemps 2005 le *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal*, qui ouvrira le cœur de la ville aux cyclistes. Il est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière, notamment par la publication, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, de deux éditions du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, qui servent d'outil de base au programme de formation technique déployé à travers le Canada.

Vélo Québec collabore aussi avec le ministère des Transports du Québec dans le développement de la politique Vélo et le déploiement de la Route verte. Il est le maître d'œuvre de cet itinéraire cyclable pan-québécois qui reliera le Québec d'est en ouest et du nord au sud par 4 300 km de voies cyclables, dès 2007.

Conscients qu'il peut être parfois difficile de modifier les habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents, nous avons mis sur pied un programme de mobilisation qui s'échelonne sur les dix prochaines années. Ce projet, *Mon école à pied, à vélo !*, rassemblera parents, enfants et personnel scolaire autour de l'objectif commun de renverser la tendance à l'inactivité chez les jeunes. À travers *Mon école à pied, à vélo !*, nous rendrons le chemin des écoliers plus agréable et plus sécuritaire pour les petits piétons et les petits cyclistes.

Toutes ces initiatives sont mise sur pied avec un grand souci de collaboration avec les divers services et instances municipaux responsables de la sécurité, de l'aménagement et du transport

collectif. C'est justement dans cette perspective globale que nous avons lancé en 1997, le manifeste « Le cocktail transport, la solution pour freiner le déclin du transport en commun ». ¹

Les conséquences de nos choix de transport

Le projet soumis pour consultation au Bureau d'audiences publique sur l'environnement nous amène sur le terrain des choix de société en matière de transport des personnes. Nous l'avons souligné à maintes reprises lors de consultations antérieures : ce sont les décisions ayant trait au transport et à la planification du territoire qui rendent l'automobile quasi indispensable. Aucune ville, MRC ou gouvernement n'a pris, à notre connaissance, la décision de diminuer le nombre de trajets effectués en automobile sur son territoire. Dans ces conditions, on ne peut s'étonner que la tendance penche vers une plus grande utilisation de l'automobile et une augmentation de la congestion à Montréal. L'automobile demeure le mode de transport le plus avantageux. Or, ce choix commence à montrer des ratés. Dans les villes, on roule maintenant dans des carrosses qui circulent au rythme d'un âne. La traversée des ponts est, certains matins, une interminable expérience stressante qui force une partie de la population à se lever de plus en plus tôt chaque matin.

Pourtant, des actions concrètes en matière de transport ont montré que le public est disposé à répondre favorablement à des offres intéressantes, par exemple, la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, à Montréal, ou de la remise sur rails des trains de banlieue et l'ajout (éventuel) d'un train vers Mascouche. Quand on lui fait des offres de qualité et efficaces, la population y adhère. Sinon, les beaux discours ne changent rien. Hormis ces initiatives intéressantes, le transport en commun est resté encore trop souvent un mode de déplacement pour les exclus de l'automobile : les jeunes, les pauvres, les handicapés et les personnes âgées.

¹ Le cocktail transport, tel que l'a défini Michel Labrecque, PDG de Vélo Québec (anciennement Groupe Vélo) , en 1997, est « l'offre combinée et unifiée de moyens de transport, individuels et collectifs, permettant aux citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, tout en économisant et en réduisant au minimum les impacts négatifs sur l'environnement. »

Des initiatives louables pour mieux se déplacer en ville

Vélo Québec est heureux de constater que des efforts considérables ont été déployés ces dernières années en matière d'harmonisation des divers plans de développement de la Ville de Montréal. Pour n'en nommer que quelques-uns, notons le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*, le *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* et le *Plan de transport de Montréal*. Tous ces plans partagent des objectifs communs de réduction de la dépendance à l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie des citoyens. De plus, le gouvernement du Québec présentera sous peu son propre *Plan de développement durable*. Nous espérons que ces efforts seront récompensés par des choix de société en matière de transport respectant la volonté des milliers de Québécois et de Montréalais qui ont contribué à l'élaboration de ces plans.

Des faits qui militent en faveur d'alternatives au projet

Quelques faits justifient la promotion du développement du transport collectif et actif au lieu du prolongement de l'autoroute 25, tel que présenté dans le projet. À la lumière de ces faits, nous remettons en question la pertinence de l'ajout d'infrastructures qui favoriseront l'automobile au détriment des alternatives.

- Selon Todd Litman, du Victoria Transport Policy Institute de Colombie-Britannique, la construction du pont de la 25 provoquera non seulement une augmentation de la circulation automobile à Montréal, elle générera aussi des effets urbanistiques indésirables, tels que l'étalement urbain vers Laval et la couronne Nord et la congestion, à moyen terme, du nouveau pont, comme c'est le cas avec tous les autres ponts.²
- La grande région de Montréal a connu une augmentation de 40 % du nombre de d'automobiles sur son territoire depuis 1987.³
- Le nombre de personnes par voiture est en régression (ici comme partout dans le monde). Selon l'enquête origine-destination 2003 de l'AMT, ce nombre est de 1,2 personnes par voiture dans la région de Montréal en période de pointe du matin.

² *Induced Travel Impact Evaluation. Evaluating Impacts Of Increasing Roadway Capacity To The Island of Montreal*
Todd Litman, 11 may 2005

³ Comparaison des enquêtes origine-destination de 1987 et 2003, Vélo Québec, juin 2005

- Une étude de Santé Canada divulguée au printemps révélait qu'il y a présentement à Montréal 1540 décès annuels attribuables à la pollution atmosphérique.⁴ Et selon une autre étude citée par La Presse le 20 mai 2005, la moitié de ces décès sont directement liés aux transports.
- Dans la grande région métropolitaine de Montréal, le transport contribue à environ 78 % des émissions de CO, 85 % des émissions de Nox, 42 % des émissions de COV et 29 % des émissions de particules.⁵
- Le secteur des transports est le principal contributeur aux émissions de gaz à effet serre au Québec. Avec 33,6 millions de tonnes de rejets en 2000, il représente 38 % du total des émissions québécoises.⁶ À Montréal, le secteur des transports représente plus de 45 % des émissions de GES.
- 89 % des Montréalais interrogés dans le cadre d'un sondage commandé par la Ville de Montréal sont d'accord avec le développement du transport en commun même si ça peut gêner les automobilistes;
- De plus, 78 % des Montréalais sont d'accord avec le développement de pistes cyclables même si ça peut gêner les automobilistes;⁷
- Selon l'enquête origine-destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 10 % des déplacements dans la région se font déjà à pied ou à vélo et 22 % se font en transport en commun, ce qui offre un terrain fertile pour un développement accru du transport collectif et actif ;

Ces données, qui ne représentent qu'une partie des informations disponibles sur le sujet, sont connues et ne font l'objet d'aucune contestation. Le problème de la pollution générée par la progression fulgurante de l'automobile ces 40 dernières années est suffisamment clair.

⁴ *La pollution de l'air contribue au décès de quelque 5 900 canadiens et canadiennes par année*, communiqué de presse, Santé Canada, 29 avril 2005

⁵ *Transports 2000*, sur le site de la Journée de l'air pur du 8 juin 2005, www.airpur.info

⁶ *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre au Québec - 1990-2000*. Environnement Québec, www.menv.gouv.qc.ca/changements/ges/

⁷ *Sondage auprès des Montréalais*, Baromètre recherche et sondages d'opinion, mars 2005, pour la Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son *Plan de Transport*

Nos recommandations

1- Priorité au développement du transport en commun

Compte tenu de la congestion importante des rues de Montréal, de l'augmentation de la pollution atmosphérique, de nos engagements envers Kyoto et des besoins importants en transports en commun, la planification des transports des personnes pour la région doit être fondée sur la réduction du nombre d'automobiles sur le territoire et l'augmentation de l'offre du transport en commun.

2- Arrêt de construction de nouvelles infrastructures favorisant l'automobile et l'étalement urbain

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre la 440 et Henri-Bourassa doit être abandonné afin de consacrer les efforts et les ressources de la collectivité au service du développement du transport collectif et actif.

3- Aménagement en fonction des piétons et des cyclistes

Compte tenu des bénéfices que le vélo et la marche apportent à l'environnement et à la santé des citoyens, la planification des transports des personnes pour la région doit prévoir des infrastructures favorisant le transport actif.

En conclusion

Ce qui était peut-être bon pour nous il y a 40 ans ne l'est certainement plus aujourd'hui. À la lumière des études qui nous confirment les méfaits d'un développement centré sur l'automobile, nous nous devons comme société moderne de faire le choix du transport en commun et des transports actifs. Ce choix doit se faire au nom de notre engagement collectif envers le protocole de Kyoto et au nom de la lutte à la dégradation de notre qualité de vie causée par la pollution atmosphérique. De plus, notre choix doit être conséquent avec les objectifs de santé publique qui œuvrent à renverser la tendance à la sédentarité et ses effets sur la santé de la population. Ainsi, si l'auto reste imbattable pour certains déplacements, elle n'est plus la seule façon de se déplacer.

* * *

Documents cités

- « Le cocktail transport, la solution pour freiner le déclin du transport en commun », Michel Labrecque, Vélo Québec 1997
- Enquête origine-destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport
- « Induced Travel Impact Evaluation. Evaluating Impacts Of Increasing Roadway Capacity To The Island of Montreal », Todd Litman, May 2005
- « La pollution de l'air contribue au décès de quelque 5 900 canadiens et canadiennes par année », communiqué de presse, Santé Canada, 29 avril 2005
- « Sondage auprès des Montréalais », Baromètre recherche et sondages d'opinion, mars 2005, pour la Ville de Montréal, dans le cadre de l'élaboration de son *Plan de Transport*
- « Inventaire des émissions de gaz à effet de serre au Québec - 1990-2000 » Environnement Québec au www.menv.gouv.qc.ca/changements/ges/

Autres mémoires de Vélo Québec

- **Le vélo et les transports actifs :
une contribution quotidienne au développement durable**
Le point de vue de Vélo Québec dans le cadre de la consultation sur l'élaboration du Plan de développement durable du Québec, février 2005
- **Le vélo urbain : l'option de transport moderne**
Mémoire de Vélo Québec présenté à la Commission parlementaire sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto, février 2003
- **Les boulevards Taschereau ne sont pas des fatalités...
Un choix de société plutôt qu'un pont**
Intervention de Jean-François Pronovost à la Commission de consultation de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, juin 2001

Coordonnées de Vélo Québec

Vélo Québec

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec)
H2J 2J9
www.velo.qc.ca
(514) 521-8356

Contact :

Suzanne Lareau
Présidente-directrice générale

Adjointe :

Denise Babin
dbabin@velo.qc.ca
(514) 521-8356, poste 318
(514) 951-3961 (cell.)

Coordonnées de Vélo Québec

Vélo Québec

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec)
H2J 2J9
www.velo.qc.ca
(514) 521-8356

Contact :

Suzanne Lareau
Présidente-directrice générale

Adjointe :

Denise Babin
dbabin@velo.qc.ca
(514) 521-8356, poste 318