

Avis sur le réaménagement de l'avenue Laurier

Par la Coalition vélo de Montréal et l'Association des piétons et cyclistes d'Outremont – Le jeudi 30 janvier 2014

À : Monsieur Aref Salem, Conseiller de la Ville et responsables des transports à l'exécutif
Madame Marie Cinq-Mars, Mairesse de l'arrondissement Outremont
Madame Lucie Cardyn, Conseillère de l'arrondissement Outremont
Madame Céline Forget, Conseillère de l'arrondissement Outremont
Madame Jacqueline Gremaud, Conseillère de l'arrondissement Outremont
Madame Mindy Pollak, Conseillère de l'arrondissement Outremont
Monsieur Claude Carrette, Directeur de la Direction des transports de la Ville de Montréal
Monsieur Serge Lefebvre, Chef de la Division des transports actifs de la Ville de Montréal
Monsieur Hadi Hakim, Directeur des Travaux publics de l'arrondissement Outremont
Madame Sophie Laberge, Chef de division Voirie et Parcs de l'arrondissement Outremont
Monsieur Sylvain Leclerc, Chargé de communications de l'arrondissement Outremont

Le présent avis concerne le projet de réaménagement de l'avenue Laurier entre les rues côte Sainte-Catherine et avenue du Parc dont la Coalition vélo de Montréal a été informée en recevant le devis d'appel d'offres de l'arrondissement Outremont numéroté SP01/01-14.



Extrait du plan de transport. En vert et orange, les liens cyclables actuels et prévus.

Il nous apparaît aberrant, surtout à la lumière du texte même de l'appel d'offres, qu'aucune demande ne soit faite explicitement au futur adjudicataire d'inclure toute forme d'infrastructures, mobilier ou toute autre intervention visant l'inclusion du transport par vélo. Pourtant, des demandes spécifiques visent la circulation piétonne et automobile ainsi que tout élément qui s'y rattache, les cyclistes semblent donc être volontairement exclus du présent appel d'offres.

À plusieurs reprises dans le document, l'arrondissement établit ces critères :

L'arrondissement d'Outremont requiert des services professionnels pour la réalisation d'un concept détaillé et d'un plan d'aménagement de l'ensemble des composantes du domaine public de l'avenue Laurier et son intégration au milieu environnemental. (P3) [Emphase ajoutée]

[...]

[...] proposer un concept détaillé et un plan d'aménagement **de l'ensemble des composantes du domaine public** de l'avenue Laurier et son intégration au milieu environnant. (P3) [Emphase ajoutée]

[...]

Nous sommes d'avis, avec seulement ces éléments, que la non-inclusion du vélo en tant que moyen de transport n'est pas justifiable, d'aucune manière.

Cependant, d'autres critères sont ajoutés qui ne permettent pas à l'arrondissement de justifier que les critères pour le projet n'incluent pas le vélo :

- Viser une cohérence et une continuité avec la rue Laurier dans sa section de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal;

La non-inclusion d'un lien cyclable entre les aménagements cyclables de la côte Sainte-Catherine et de la rue Laurier est fort surprenante. En effet, il s'agit d'un lien qu'il serait insensé d'ignorer dû à l'achalandage élevé des deux segments (comptages à l'appui) qu'il relierait. Cela permettrait d'assurer la cohérence et la continuité des réseaux qui s'y trouvent incluant le réseau cyclable entre plusieurs destinations importantes. Les aménagements cyclables sont, à juste titre, partie intégrante de « l'ensemble des composantes du domaine public », particulièrement au jour des hausses constantes du nombre de cyclistes à Montréal.

- Proposer des solutions d'aménagement intégrant les principes de développement durable;

Nous sommes d'avis qu'il est inconcevable qu'en 2014 tout projet d'infrastructure routière artérielle ou collectrice pouvant être qualifié de durable ne fasse l'objet d'aménagements visant l'inclusion des cyclistes. De plus, nous émettons l'avis que le projet tel que présenté n'est pas conforme aux orientations du Plan de transport visant l'accroissement des modes de déplacements durables dans leur ensemble. Tel que déjà mentionné, le vélo est un moyen de transport désormais incontournable à Montréal et la durée de vie du projet tel que proposé ne se réconcilie pas avec cette réalité, surtout dans une perspective à moyen et long terme où l'accroissement du nombre de cyclistes ne peut qu'augmenter de façon significative.

- Tirer profit du caractère intime et de l'encadrement physique de l'avenue Laurier pour en faire un lieu public significatif dans la ville;

- Mettre en valeur les commerces et les restaurants et faciliter leurs opérations;

Tel que démontré par plusieurs études internationales, notamment sur des rues similaires aux États-Unis¹²³ et en Europe, les cyclistes sont des consommateurs de premier ordre qui dépensent régulièrement plus que les usagers des autres modes de transport. Non seulement dépensent-ils plus, mais ils nécessitent des aménagements beaucoup moins lourds et beaucoup plus économes d'espaces. Par exemple, on peut aisément stationner jusqu'à 12 vélos, parfois plus, dans l'espace nécessaire pour stationner une seule automobile. Cela

¹ NBC News. 2012. *Bike lanes may benefit small businesses*. <http://www.nbcnews.com/business/bike-lanes-may-benefit-small-businesses-1C7488581>. [Inclut une brève présentation du concept et des liens vers les différentes études.]

² New York City Department of Transportation. 2012. *Measuring the Street : New Metrics for 21st Century Streets*. <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>. [« Up to 49% increase in retail sales»]

³ Oregon Transportation Research and Education Consortium. 2012. *Consumer Behavior and Travel Mode Choices*. http://kellyjclifton.com/Research/EconImpactsofBicycling/OTRECREport-ConsBehavTravelChoices_Nov2012.pdf

résulte en plus de capacité, et plus de clientèle pour les commerces et restaurants des alentours si le stationnement pour vélos est implanté en conséquence.

Consumer Expenditures and Frequency of Trips

		Average spending per trip	Average trips per month	Estimated spending per month ⁷	N
Convenience stores	Walk	\$6.02	11.0	\$64.81	96
	Bike	\$7.95	9.1	\$81.76	19
	Transit	\$7.46	9.3	\$60.37	26
	Automobile	\$7.61	8.3	\$68.95	119
	All modes	\$7.03	9.5	\$67.50	260
Drinking places	Walk	\$22.30	2.6	\$63.94	30
	Bike	\$16.90	5.0	\$81.90	20
	Transit	\$19.00	5.0	\$36.25	8
	Automobile	\$19.98	2.1	\$40.78	41
	All modes	\$19.98	3.1	\$55.74	99
High- turnover	Walk	\$17.56	2.9	\$32.01	64
	Bike	\$10.97	7.5	\$48.40	29
	Transit	\$15.64	7.8	\$49.39	14
	Automobile	\$19.52	2.5	\$40.06	174
	All modes	\$18.00	3.5	\$39.55	281
Supermarkets	Walk	\$31.42	12.8	\$386.18	1,620
	Bike	\$36.61	9.6	\$337.83	627
	Transit	\$35.86	8.7	\$300.58	195
	Automobile	\$57.39	8.1	\$440.19	15,452
	All modes	\$54.06	8.6	\$429.98	17,919

Source : Oregon Transportation Research and Education Consortium. 2012. *Consumer Behavior and Travel Mode Choices*.

- Assurer la quiétude des résidents;

Le faible impact sonore des bicyclettes comparé à celui de l'automobile peut aisément aider à atteindre cet objectif autant de façon directe qu'indirecte.

- Assurer le maintien de la circulation [sic];

Compte tenu des caractéristiques et de la vocation du secteur, la proposition d'aménagement devra tenir compte de ses impacts sur la circulation véhiculaire et piétonne, le transport en commun, les livraisons, les véhicules d'urgence et le stationnement.

Après une étude sommaire du site faisant l'objet de cet avis, rien ne laisse croire que la circulation (la circulation n'est pas un concept restreint aux automobiles) serait diminuée. L'emprise disponible sur l'ensemble du projet ne constitue en absolument aucun cas une contrainte technique pour la réalisation d'aménagements cyclables sur ce segment, ou tout critère énoncé à l'appel d'offres. Encore une fois, l'absence totale de mention du vélo est injustifiable.

En plus des points énoncés ci-haut, nous sommes d'avis que le lien cyclable ainsi créé serait beaucoup plus sécuritaire que celui existant au coin de la côte Sainte-Catherine et la rue Villeneuve, un peu plus au sud. En effet, cette intersection est reconnue comme étant dangereuse et l'opportunité de créer une intersection sécuritaire au coin de la rue Laurier n'est pas négligeable.



L'intersection des rues Villeneuve et Parc

Laurier est un lien naturel dans le réseau cyclable : non seulement son inclinaison permet aux cyclistes de circuler sur le réseau de façon plus aisée contrairement la une côte prononcée sur Villeneuve à proximité de Côte Sainte-Catherine diminuant son accessibilité, mais il permet de relier de façon beaucoup plus directe l'ensemble du réseau cyclable nord-sud (voir carte première page) en étant un segment majeur pour les déplacements est-ouest. La rue Villeneuve est interrompue par la trame urbaine vers la rue Saint-Denis mais est à sens unique dès Saint-Urbain. Cela est dû principalement à son étroitesse. La rue Laurier ne partage aucune de ces contraintes : c'est une voie large, facile d'accès et est linéaire et à double sens pour les cyclistes jusqu'à l'avenue Papineau.

Pour toutes ces raisons, la Coalition vélo de Montréal émet un avis défavorable quant au projet tel que soumis pour appel d'offres et demande à la Ville de Montréal d'effectuer des modifications à cet effet.

Est attendu, à la lumière du présent avis :

- **Que la Ville de Montréal produise un addenda ajoutant explicitement toute composante nécessaire à l'inclusion de l'usage du vélo (infrastructures, stationnement, mobilier, et al) à des fins utilitaires, dans une perspective cyclable artérielle ou, si elle juge impossible de produire cet addenda dans les délais impartis, étende la période d'ouverture ou annule le présent appel d'offres pour le relancer plus tard en incluant ces contraintes;**
- **Que l'arrondissement inclut dans les différents processus du projet une étape de consultation de la communauté cyclable par le biais d'une des associations présentes sur son territoire pour valider la qualité du projet proposé;**
- **Que la Ville de Montréal et chacun de ses arrondissements incluent dans ses processus d'évaluation de tout projet de rénovations et de nouveaux liens routiers une procédure visant à étudier les liens importants possibles à réaliser dans le contexte du réseau cyclable, cela même s'il n'est pas explicitement cité au Plan de transport.**

Veuillez agréer nos salutations les plus sincères,

La Coalition vélo de Montréal

Appuyée par l'Association des piétons et cyclistes d'Outremont