

# NOUVÉLO



AUTOMNE 2025

# ÉDITO RIAL

NOUVÉLO



DIE-IN SUR L'AVENUE DU PARC, 8 SEPTEMBRE 2025

Bienvenue à la toute première édition de NouVélo! C'est un journal de nouvelles sur le vélo créé par les membres de la Coalition Mobilité Active Montréal (CMAM). On souhaite récolter des nouvelles provenant des différentes AMA (associations de mobilité active) de Montréal, mais pas que! Toute nouvelle intéressante qui pourrait faire progresser la mobilité active est recherchée. D'ailleurs, vos contributions sont les bienvenues!

On souhaite vraiment que le journal soit une communication entre les membres des associations de mobilité active de la métropole, et si ça fonctionne bien, on aimerait une publication par trimestre, en format numérique et papier. Alors, bonne lecture et au plaisir de travailler avec vous pour les prochaines éditions!

# ÉLECTIONS MUNICIPALES À MONTRÉAL

par Frédéric Bataille

Nous vivons un automne chaud, tant climatiquement que politiquement! Les élections municipales qui s'en viennent sont au centre de la nouvelle. Que veut-on pour les quatre prochaines années? Une continuité avec Projet Montréal, un retour à Ensemble Montréal, ou l'un des nouveaux partis politiques Transition Montréal, Action Montréal ou Futur Montréal?

Aucun des partis ne semble enthousiasmer l'électorat, alors tout est encore possible.

## LES PROMESSES DES DIFFÉRENTS PARTIS



**Projet Montréal** souhaite continuer l'aménagement de pistes cyclables et la création de nouvelles pistes et tronçons. C'est certain que ça va dans le bon sens, mais continuer à ne rien faire sur Parc et Sherbrooke, ce n'est pas aller dans la bonne direction (malgré les récentes annonces de modifications sur Parc, aucune nouvelle piste cyclable n'est annoncée, alors que ça fait plus de 50 ans que ces demandes se font).

Avec la rue Saint-Denis, Projet Montréal a osé, mais on sent un essoufflement de cette audace, voire même un retour à la peinture et aux compromis mous face à l'automobile. On pense à la rue Bélanger qui n'a rien d'un REV, car la peinture ne protège pas les cyclistes, ou l'axe Querbes/Meilleur qui aurait pu être fait sur Meilleur, mais qui fait un zig-zag non intuitif sur des bandes cyclables.

Le REV Henri-Bourassa s'en vient, mais est encore discontinu et on ne sait pas comment la ville envisage de passer par-dessus l'autoroute 15. Encore maintenant à l'Ouest de Saint-Denis, il n'y a aucun axe Sud-Nord.

Pour ce qui est d'**Ensemble Montréal**, le parti promet un audit des pistes cyclables, ce qui peut être une bonne idée à la base si c'est pour les sécuriser. Mais ça ne semble pas être leur orientation. C'est plus un populisme, du « bikelash » qu'ils souhaitent utiliser pour aller chercher des votes. Cela dit, il faut se rappeler que c'est sous le parti Ensemble Montréal de Denis Coderre qu'il y a eu le plus de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés.

Ce n'était que de la peinture, mais avec les années au pouvoir de Projet Montréal, la peinture a été remplacée à plusieurs endroits par du dur et une meilleure sécurité.

Au niveau des autres partis politiques, **Transition Montréal** propose des woonerfs, des rues ralenties près des écoles, ainsi que de continuer à faire des aménagements cyclables, particulièrement autour des écoles.

Pour ce qui est de **Futur Montréal** pour l'instant, rien au niveau de la mobilité active, et **Action Montréal** en veut moins ainsi que le retour du Char!

Si vous le pouvez, n'oubliez pas d'aller voter le **2 novembre** (ou avant, par anticipation) : il y a d'autres enjeux comme l'itinérance et les logements, pour ne nommer que ceux-là, mais au niveau vélo c'est plutôt mince.



# MOBILITÉ ACTIVE : ET SI ON PARLAIT DES VRAIS DANGERS?

par Martin Hamel

Alors que le débat public sur la mobilité active à Montréal se focalise souvent sur les risques encourus par les cyclistes, une analyse plus large des données révèle une réalité plus complexe et souligne l'urgence de revoir notre stratégie de communication pour convaincre les plus récalcitrants au changement : les automobilistes.

À Montréal, la situation est d'autant plus particulière que ce sont majoritairement les piétons qui sont tués, contrairement au reste de la province où les conducteurs sont plus souvent victimes, ce qui contribue à une incompréhension générale : en ville, les voitures tuent, ailleurs, les conducteurs sont des victimes. L'émotion est palpable et légitime à chaque fois qu'un cycliste perd la vie sur nos routes.



Ces drames, largement médiatisés, alimentent un sentiment d'insécurité et placent la protection des usagers vulnérables au cœur des stratégies de mobilité active. Pourtant, en se concentrant sur cette facette du problème, on occulte une vérité statistique surprenante : ce ne sont pas les cyclistes qui meurent en plus grand nombre des suites de l'hégémonie de la voiture dans nos villes.

## LES AUTOMOBILISTES, PREMIÈRES VICTIMES DE LA ROUTE

Selon le bilan routier 2023 de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour la région de Montréal, 61,6 % des personnes décédées dans des accidents de la route étaient des occupants de voitures ou de camions légers. Un chiffre qui contraste fortement avec le nombre de décès de cyclistes. Si chaque mort est une tragédie, cette donnée statistique a le mérite de renverser la perspective habituelle. Le principal danger sur la route, pour un automobiliste, c'est l'automobile elle-même.

Cet argument, rarement mis de l'avant, est pourtant une clé pour convaincre les conducteurs du bien-fondé d'un meilleur partage de la route et du développement des alternatives à la voiture solo. En choisissant un mode de transport actif, ils réduiraient non seulement le risque pour les autres, mais aussi et surtout pour eux-mêmes.

## LA MORT INVISIBLE CAUSÉE PAR LA POLLUTION

Au-delà des accidents de la route, l'omniprésence de la voiture en ville engendre des conséquences sanitaires bien plus meurtrières, mais silencieuses.

Une étude de l'Université McGill a ainsi estimé que la pollution aux particules ultrafines, majoritairement issues du trafic routier, serait responsable d'environ 1100 décès prématurés chaque année à Montréal et Toronto.

C'est l'équivalent de plusieurs écrasements d'avion par an, une hécatombe qui ne fait pourtant pas les manchettes.

Certains pourraient croire que le passage à la voiture électrique représente la solution miracle à cette pollution. S'il est vrai que les véhicules électriques éliminent les émissions toxiques à l'échappement, ils ne règlent en rien le problème des particules fines non liées à la combustion. En effet, une part significative et croissante de cette pollution provient de l'abrasion des freins, de l'usure des pneus et du revêtement routier. Or, en raison du poids de leurs batteries, les voitures électriques sont souvent plus lourdes que leurs équivalents thermiques, ce qui peut entraîner une usure accélérée des pneus et des freins, et potentiellement augmenter ces émissions nocives.

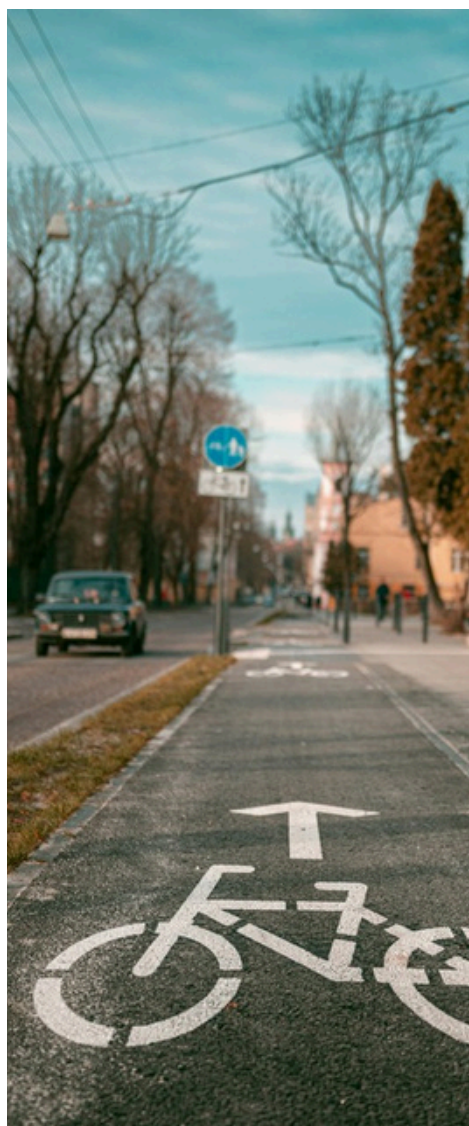
## CHANGER DE DISCOURS POUR CHANGER LES MENTALITÉS

Il est temps de faire évoluer notre discours sur la mobilité active. La sécurité des piétons et des cyclistes est et doit rester une priorité, mais elle ne doit pas éclipser les autres dangers, bien plus importants en termes de santé publique. La solution ne réside pas simplement dans le remplacement d'un parc automobile polluant par un parc automobile prétendument "propre", mais bien dans la réduction globale du nombre de véhicules sur nos routes.

Pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture au garage, il faut leur parler d'eux, de leur propre sécurité, et de celle de leurs proches. Il faut leur faire prendre conscience que l'air qu'ils respirent en est un de plus en plus toxique.

La promotion de la mobilité active ne doit pas être un combat des "gentils" cyclistes contre les "méchants" automobilistes. C'est une invitation à choisir collectivement un mode de vie plus sain et plus sécuritaire pour tous. Et pour y parvenir, il est crucial de mettre en lumière les véritables ennemis : la congestion, la pollution et notre dépendance à un modèle de transport qui, même électrifié, continuera de faire des milliers de victimes silencieuses.

Pourtant, en se concentrant sur cette facette du problème, on occulte une vérité statistique surprenante : ce ne sont pas les cyclistes qui meurent en plus grand nombre des suites de l'hégémonie de la voiture dans nos villes.



# PROJET D'INFRASTRUCTURES SOCIALES DU VÉLO



PARTICIPANTS À BIENVÉLO AHUNTSIC  
SEPTEMBRE 2025 (PHOTO : AHUNCYCLE)

La Coalition mobilité active de Montréal a reçu un financement de la Ville de Montréal pour le projet d'infrastructures sociales du vélo (ISV). Merci! Le projet se déroule actuellement, mais vous pouvez déjà voir les cohortes de Bienvélo : [ici](#) et [ici](#) (et [ici](#), en 2023!).

Au total, quatre cohortes de Bienvélo ont été (ou seront) organisées en 2025 : Ahuntsic, Villeray, Montréal-Nord et Verdun. L'autre volet du projet d'infrastructures sociales du vélo sert à aider les ateliers communautaires de vélo. Comment? En permettant l'ouverture des ateliers lors de nouvelles soirées, l'organisation d'ateliers mobiles, des séances en mixité choisie, et un grand nombre de belles activités pour situer l'atelier communautaire au cœur de l'implication en mobilité pour un quartier. La vision de la Coalition est vraiment de signifier la place de l'atelier communautaire comme un acteur essentiel de la culture vélo à Montréal. Les ateliers sont aussi un outil pour aider la communauté à adopter le vélo, et donc un élément essentiel pour lutter contre la crise climatique.

BIENVÉLO, C'EST QUOI? C'EST L'INTÉGRATION DE NOUVEAUX ARRIVANTS PAR LE VÉLO. LE PRINCIPE EST SIMPLE : OFFRIR UN VÉLO À CHAQUE MEMBRE D'UNE FAMILLE DE NOUVEAUX ARRIVANTS, AINSI QUE CASQUES, VEROUS ET LUMIÈRES, PAR LA RÉCUPÉRATION DE VÉLOS DONNÉS PAR DES CITOYENS DANS LA VILLE, LA RÉPARATION DE CES VÉLOS PAR DIFFÉRENTS ATELIERS VÉLO COMMUNAUTAIRES (TÊTES DE RAYON, RACER CAFÉ ET LA REMISE).

# CALENDRIER DES ACTIVITÉS

## OCTOBRE

- 19 à 11h - La grande virée à vélo pour saluer Enbridge  
au 4757, rue Honoré-Beaugrand MONTREAL-EST
- 21 Lancement du livre de Robert Silverman, 1251, rue Rachel Est  
PLATEAU
- 22 à 19h - Vélo et la condition féminine au 1251, rue Rachel Est  
PLATEAU
- 26 à 9h30 - Formation vélo, rouler à vélo cet hiver pourquoi pas?  
au 6450, Avenue Christophe-Colomb - ROSEMONT
- 29 à 19h - Le Monde à Bicyclette au 1251, rue Rachel Est  
PLATEAU
- 31 à 17h - Masse Critique 🎃 au pied du mont Royal - PLATEAU

## NOVEMBRE

- 8 à 10h - Balade mensuelle d'Ahuncycle au 10555, Lajeunesse  
AHUNTSIC
- 9 à 9h30 - Formation vélo, rouler à vélo cet hiver pourquoi pas?  
au 6450, Avenue Christophe-Colomb – ROSEMONT
- 28 à 17h - Masse Critique au pied du mont Royal – PLATEAU

## DÉCEMBRE

- 13 à 10h - Balade mensuelle d'Ahuncycle au 10555, Lajeunesse  
AHUNTSIC
- 26 à 17h - Masse Critique 🎄👶 au pied du mont Royal – PLATEAU



# LA MÉTAPHORE DU RESTAURANT

par Elvis Branchini

Imagine que tu es le propriétaire d'un restaurant. Il est toujours très occupé, avec des longues files d'attente, malgré le grand salon d'une centaine de tables pour 4

personnes et plus. Le problème est que dans la grande majorité des tables il n'y a qu'une seule personne assise, parfois 2. Il y a des familles qui attendent pour nourrir leurs enfants parce que tout le monde veut avoir une table pour eux seuls, personne ne veut partager. Vous décidez qu'il faut faire quelque chose, parce que les gens commencent à quitter le resto au lieu d'attendre.

Il faut augmenter l'espace, vous vous dites, mettre plus de tables, mais il n'y a pas de place vers les bâtiments à côté, il faudrait construire un étage de plus, ce qui serait très coûteux et les travaux demandent de fermer le resto pour plusieurs semaines. Les clients habituels vont aller ailleurs, il se peut qu'ils ne reviennent pas après. Vous regardez encore votre grand salon, et vous remarquez que le petit comptoir à côté de la caisse, avec juste 4 places, fait circuler beaucoup plus de clients que les tables pour 4. Les clients seuls viennent, mangent à côté d'autres clients sans problème, ou prennent leur repas pour emporter, c'est beaucoup plus rapide, et plus convivial aussi, ça crée des échanges, les gens se donnent des conseils, des plats préférés.

Vous décidez alors d'enlever quelques tables pour construire un long comptoir, où plus de gens vont pouvoir s'asseoir pour manger rapidement sans prendre une table au complet. Les tables vont pouvoir servir les familles qui attendent avec impatience. Ça va coûter très peu comparé à d'autres projets plus ambitieux, et ça se fera assez rapidement, avec peu d'inconvénient pour les clients.

Vous commencez les travaux, et pour votre surprise, les clients sont outragés. Ils vont dans les médias se plaindre du manque de respect, du manque de consultation, de la guerre aux clients qui veulent une grande table juste pour une personne, que c'est leur droit. Vous expliquez que ça va être mieux pour tous, service plus rapide, plus de place aux familles. Certains sont sceptiques, mais finissent par voir un peu d'avantage. D'autres, plus enragés, crient contre les gens assises au comptoir que l'attente est de leur faute, que la table où ils passaient des heures à siroter leur café n'est plus là et qu'ils doivent s'asseoir deux tables plus loin, que les tables proches de l'entrée servaient mieux les gens avec mobilité réduite, ou avec des gros sacs d'épicerie.

Il y en a qui sont complètement hors-soi, avec des arguments complètement absurdes pour ne pas pouvoir déposer leur frigo ou leur sofa sur le comptoir.

Entre temps, plein de nouveaux clients profitent de ne pas avoir besoin d'attendre une table, vos chiffres d'affaires vont mieux, et le comptoir est toujours plein. Le rallonger encore plus serait la meilleure idée, mais bon, une chose à la fois.



PHOTO : CLAUDIO J. ALCERRO TEJEIRO

# ÉCHOS DES ARRON DISSEM ENTS

## MONTRÉAL-NORD

Le 20 septembre dernier, Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord a organisé une grande balade-manifestation à vélo, avec citoyens et élus, pour présenter les demandes pour l'arrondissement et souligner les bons coups!

Quels sont les engagements des différents partis politiques, ici à Montréal-Nord en ce qui concerne la mobilité active ?

### RAPPEL DES DEMANDES LORS DE LA MANIFESTATION.

1. La piste cyclable sur Maurice-Duplessis doit continuer à l'ouest de Langelier jusqu'à Ste-Colette puis Salk pour rejoindre le reste du réseau.
2. Le plan d'aménagement du nord est doit commencer avec des premières pistes dans le quartier.
3. Les pistes Prieur et Amos doivent continuer jusqu'au centre d'achat Forest et jusqu'à la Place Bourassa.
4. La bande cyclable sur Langelier doit devenir une piste cyclable sécurisée.
5. Réaliser le projet Rêver Guin



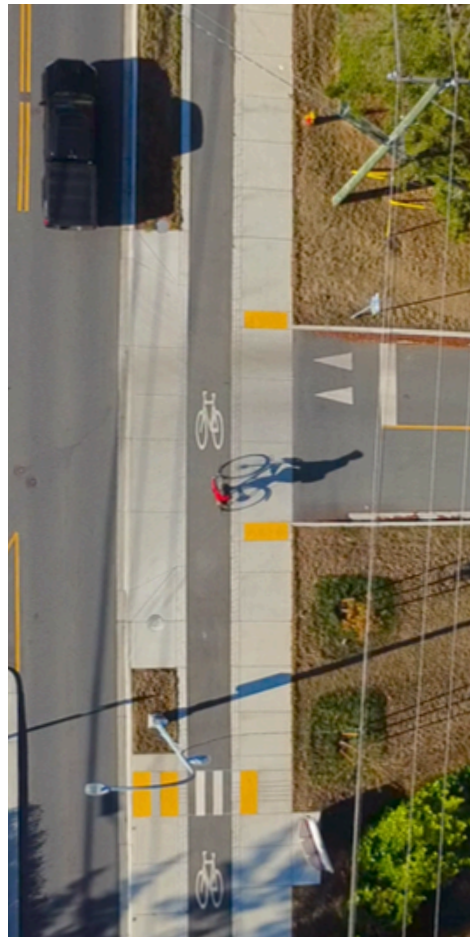
## SAINT-LAURENT

---

L'année dernière, de nombreux citoyens se sont plaints à la ville de Saint-Laurent après le retrait d'un ARRÊT sur la rue Décarie, arguant que ça rendrait la rue beaucoup moins sécuritaire pour les piétons. Le mois dernier, cependant, un citoyen a partagé le fait que la ville a amélioré l'intersection en installant un trottoir traversant!

### **Un trottoir traversant, c'est quoi?**

« Un trottoir traversant est une infrastructure où le trottoir continue de manière surélevée à une intersection, obligeant les véhicules à ralentir lorsqu'ils y accèdent. » Définition : [Vivre en ville](#).



## AHUNTSIC

---

Plusieurs nouvelles pistes voient le jour à Ahuntsic : Émile-Journault se refait une beauté à l'est de Christophe-Colomb et la piste se prolonge entre Christophe-Colomb et le REV Lajeunesse. La rue Louvain est aussi enfin dotée d'une piste cyclable entre le REV Lajeunesse et St-Hubert. Le REV Henri-Bourassa avance bien : à l'Est en St-Firmin et Récollets, la piste est presque prête. Sauriol se rend maintenant au parc des Hirondelles. On a bien hâte de rouler de façon continue sur toutes ces belles pistes... et on espère que le réseau continuera à se développer pour se rendre à Cartierville, qui en a bien besoin!

# MASSE CRITIQUE MONTRÉAL



Ça fera bientôt 3 ½ ans que la Masse Critique Montréal a repris! Fou raide! Le concept? Tous les derniers vendredi de chaque mois, les gens à vélo se rassemblent à 17h00 au pied du Mont Royal et circulent ensemble à vélo, sans itinéraire déterminé d'avance, pour le plaisir de rouler, s'appropriier la ville et les rues et réclamer de meilleures infrastructures cyclables dans TOUTE la ville. Celle de septembre a été très courue, surtout après la mort d'une autre (!) cycliste sur l'avenue du Parc. Celle d'octobre tombera le... 31 octobre et sera costumée! Les Masses Critiques ne sont pas uniques à Montréal, se déroulant simultanément dans plusieurs villes du monde. [Cette page « Critical Mass Ride Around The World »](#) répertorie justement des rides ailleurs dans le monde, et au fil des ans. Y avez-vous déjà participé?

# LE POIDS DU TRANSPORT

par Paku Daoust-Cloutier  
Instagram @paku\_dc

La voiture est plus large et plus lourde qu'on pense. Si nos villes sont construites pour promouvoir d'autres types de transports, actifs et en communs, nous pourrions sauver beaucoup d'énergie et d'espace. L'asphalte est très résistant, mais l'usure de la chaussée par un véhicule lourd est exponentiellement plus grande qu'un véhicule léger.

Vu que les routes coûtent extrêmement cher à entretenir, pourrait-on taxer ou limiter le poids des véhicules?

Pour les courtes distances, existe-t-il des alternatives viables à la voiture dans votre communauté? Si non, qu'est-ce qui pourrait rendre l'alternative plus intéressante?



ta présence suffit



PHOTO : MARTIN REISCH

NOUVÉLO



COALITION MOBILITÉ  
ACTIVE MONTRÉAL

Coalition Mobilité Active Montréal  
C.P. 83594, Succursale Garnier  
Montréal, Québec H2J 4E9

COALITIONMAM.ORG

info@coalitionmam.org  
FB : @coalitionmam