

Ceux qui marchent

Considérations inactuelles sur la Charte du piéton

Mémoire présenté le 22 août 2006 par Philippe Côté -
accompagné de Pierre Brisset du Groupe en recherche
urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) - à la Commission
permanente sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif du Conseil
municipal de Montréal.

Atelier du patrimoine urbain de Montréal
Mémoire revu et augmenté - 31 août 2006

Présentation de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal / APUM

- L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal s'intéresse à l'art public 24h., au patrimoine et aux infrastructures (autant l'autoroute que l'inforoute). L'APUM opère un atelier tout-terrain depuis 1999, à l'Est du centre-ville au lieu-dit Pied-du-Courant, afin d'y établir un pôle urbain et patrimonial
- L'APUM participe à des événements en art et en politique : Pont & Pays = Ruine (1999), Tombeau de la Ville-Marie (BAPE 2002) ; Plan d'urbanisme de Montréal (OCPM 2004) ; Schéma d'aménagement et de développement (CMM 2005) ; Périmètre du Square Viger (Dare-Dare 2005) ; Notes sur la Technopole de la santé (Commission du développement économique du conseil d'agglomération 2006)
- L'APUM collabore aux travaux métropolitains du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM). L'Atelier participe au Réseau Patrimoine Montréal, à Culture Montréal, au centre d'artistes Dare-Dare et aux Tables en aménagement des quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve.

Exergue

« L'œil est malin qui dans le discours et l'attitude de l'autre cherche le futur d'une histoire qui ne s'arrête pas là, si soudainement.

Des piétons. L'homme de la rue est un spécimen historique. »

Nicole Brossard

FRENCH KISS : étroite-exploration

éditions du Jour, Montréal, 1974, p. 138

Résumé - Ceux qui marchent

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

- Repérer les conflits de valeurs
 - Modèle systémique de médiation
 - Biens publics ou biens privés ?
 - La Charte du piéton fait apparaître de nouveaux conflits de valeurs. À Montréal, à des fins commerciales, les rues sont temporairement piétonnes. Ainsi, l'espace public est privatisé. Pourtant, la tendance mondiale repose sur la permanence des rues piétonnes et certaines villes visent un réseau piéton métropolitain.
 - Développement économique ou promotion de la santé publique ?
 - La Charte du piéton est seulement un chapitre du Plan de transport de Montréal. Pourtant, la légitimité de la Charte doit reposer sur le développement social et la santé publique des Montréalais.

Résumé - Ceux qui marchent

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

- Repenser la Charte du piéton selon trois principes
 - Liberté de flâner, de s'assembler et de circuler
 - Sécurité des personnes
 - Convivialité des espaces publics
 - Quelques définitions d'usage
- Rendre Montréal à ceux qui l'habitent et aux marcheurs
 - Définir le territoire urbanisé de la région de Montréal
 - Consolider l'hypercentre fluvial
 - Prévoir un réseau de circulation douce reliant des pôles urbains
- Montréal piéton... souterrain !
 - Restreindre le réseau autoroutier - le cas des Quartier de la santé
- Annexe : Charte du piéton de Toronto (2002), Politique de la mairie de Paris, Direction de la santé publique de Montréal (Rapport annuel 2006).
- Coordonnées : APUM et GRUHM

|•

REPÉRER LES CONFLITS DE VALEURS

Préambule inactuel

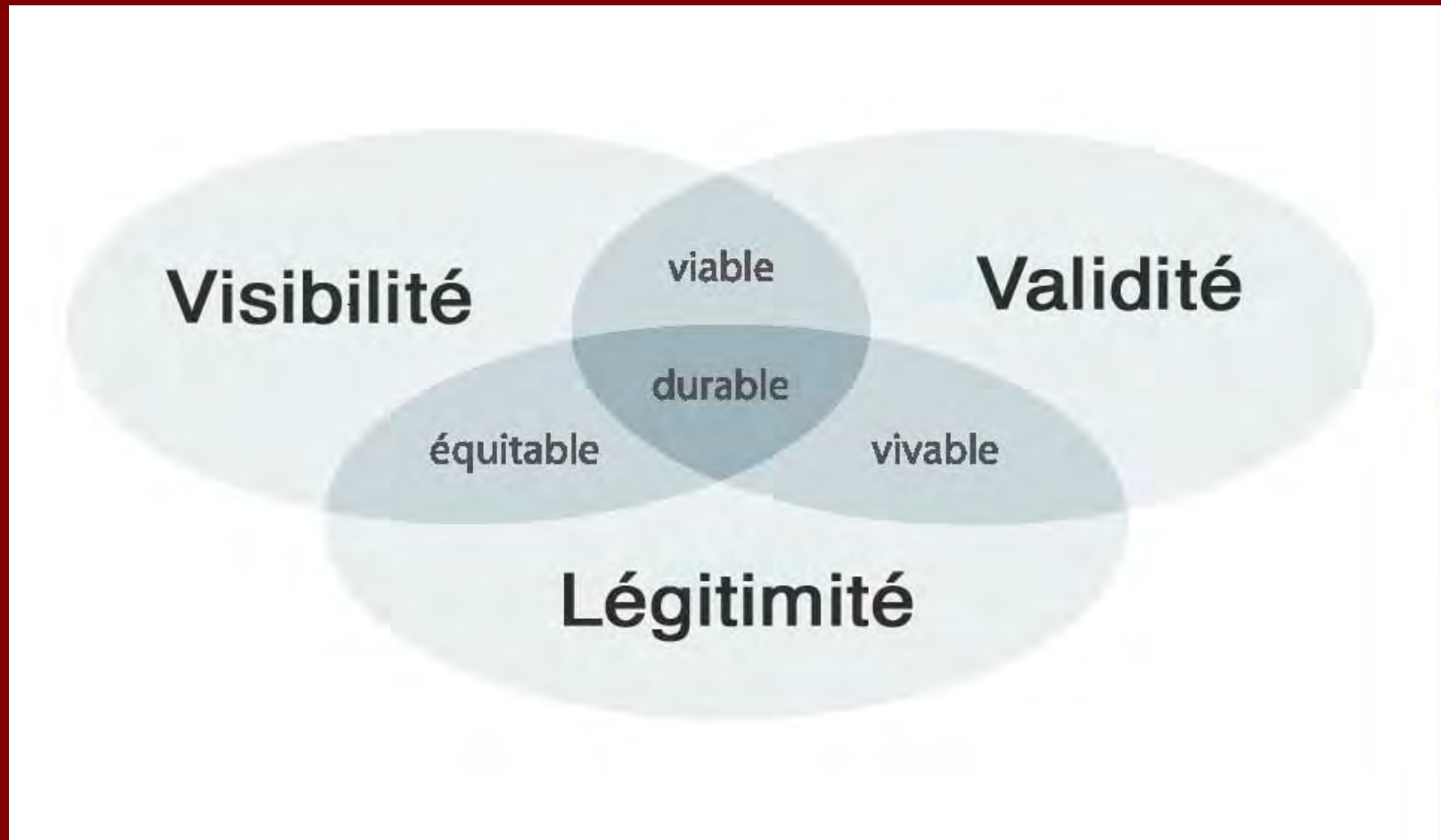
— je veux dire que la cause originelle d'une chose et son utilité finale - son emploi effectif et son classement dans l'ensemble d'un système des causes finales - sont deux points séparés *toto caelo* ; que quelque chose d'existant, quelque chose qui a été produit d'une façon quelconque est toujours emporté, par une puissance qui lui est supérieure, vers de nouveaux desseins, toujours mis à réquisition, armé et transformé pour un emploi nouveau ; (...)

Friedrich Nietzsche, *La Généalogie de la morale* (1887) -
2e dissertation, proposition 12 ; traduit par Henri Albert ;
Source : <http://zarathoustra.info/>

Conflits de valeurs - condensé

- L'application de la Charte du piéton relève de trois types de médiations : légitimité, validité et visibilité.
- À Montréal, ville originale, la rue piétonne est commerciale et temporaire sans qu'elle soit sécuritaire à l'année.
- Le monde social du piéton demeure négligé.
- Il y a des résistances aux changements qu'apporte le design urbain dans l'aménagement sécuritaire d'une ville piétonne.

Conflits de valeurs - modèle systémique de médiations



Modèle adapté par l'APUM à l'auteur Ronald Richard, *Atelier du monde en travail implique EDEN, BABEL, NOÉ, CHAOSMOSE* ; mémoire de maîtrise, Université du Québec à Chicoutimi, 1999.

Conflits de valeurs - modèle systémique

De quelles médiations la consultation citoyenne relève ?
Permet-elle de valider ou de légitimer la Charte du piéton ?

LES CONSULTATIONS SONT LANCÉES

Une ville en fonction des piétons

24 Pendant longtemps, le développement de Montréal a été conçu essentiellement en fonction des besoins de l'automobile. Les choses ont bien changé au cours des années puisque Montréal a lancé, hier soir, ses consultations sur la Charte du piéton.

«Il faut repenser la ville en tenant compte des besoins et de la sécurité des piétons. C'est un virage majeur dans notre culture nord-américaine.», fait part André Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif de la Ville.

Les principales mesu-

«Six piétons ont perdu la vie depuis le début de l'année, soit le même nombre que toute l'année 2005.»

res de la Charte telle que proposée par l'administration municipale, sont une baisse des limitations de vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans le réseau local et l'installation de nouveaux feux de circulation munis d'un décompte numérique pour les piétons. Des mesures seront aussi appliquées pour favoriser l'utilisation du transport en commun.

Pour appuyer sa Charte, l'administration Trem-

blay/Zampino veut aussi réévaluer l'entretien des rues, l'aménagement urbain, l'éclairage, le déneigement, la signalisation et la sécurité.

«Aucune mesure ne sera efficace si les piétons n'assument pas leur part de responsabilité et ne mettent pas un terme au non-respect généralisé du Code de sécurité routière.», fait remarquer M. Lavallée.

Projet Montréal

Le parti Projet Montréal présidé par Richard Bergeron a déposé sa version



- photo Archives-Barbosa

Trop de piétons violent le code de la sécurité routière.

de la Charte du piéton. Elle plaide en faveur de la réduction de la dimen-

sion des rues, des restrictions de stationnement. (JCG)

Conflits de valeurs : biens publics ou biens privés ?

Montréal mise sur la rue commerciale et non pas piétonne

Enfin, alors que de nombreuses villes se sont tournées vers la piétonnisation d'un nombre plus ou moins important de rues situées dans leurs secteurs centraux, la Ville de Montréal a opté pour une approche originale comportant :

- des rues fermées temporairement pour les événements locaux (vente trottoir, défilé du père Noël);
- des rues piétonnes permanentes (Prince-Arthur, De La Gauchetière dans le quartier chinois);
- des places piétonnes saisonnières (place Jacques-Cartier);
- des fermetures de secteurs pour des festivals (Festival de jazz de Montréal, Festival Juste pour rire, Montréal en lumière).

Portrait et Diagnostic - Plan de Transport de Montréal - chap. 4 : Conditions de déplacements, Ville de Montréal, 1er juin 2005, p. 46 / Réf. : Charte du piéton - Annexe - section 3.1, juin 2006

Conflits de valeurs - santé et sécurité publique

Les accidents avec les piétons sont la cause de 50 % des hospitalisations.



Géographie des blessés de la route à Montréal par Patrick Morency, Marie-Soleil Cloutier, Norman King, Sophie Goudreau, Audrey Smargiassi, Louis Drouin / équipe Environnement urbain et santé - Direction de santé publique de Montréal ; présentation au Forum Transport, aménagement urbain et santé du 9 juin 2006.

Source : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/patrickmorency.pdf>

Conflit de valeurs – développement social

Le monde social du piéton est un espace public négligé

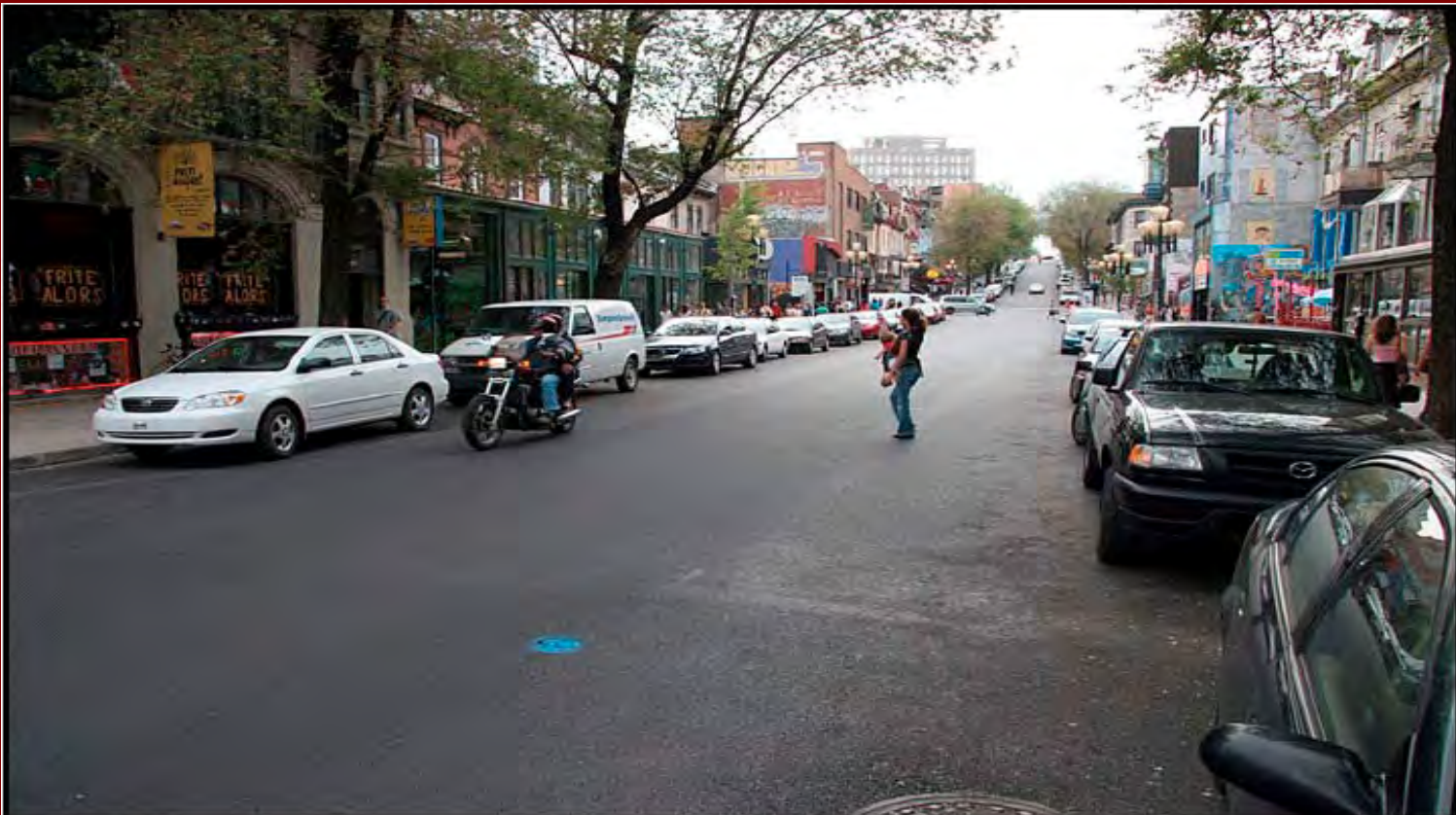
Un aménagement urbain exige un équilibre subtil entre les intérêts de la collectivité et ceux, individuels, de chacun des usagers. Il cherche à intégrer de façon harmonieuse tous les lieux de la ville : habitations, commerces, industries, bureaux écoles, parcs et lieux de loisir, églises, cliniques et beaucoup d'autres. Ces lieux urbains veulent être desservis par plusieurs infrastructures complémentaires comme le réseau de voirie et le transport en commun. De toutes ces infrastructures qui unissent les lieux urbains les uns aux autres, le plus important – et paradoxalement le plus négligé – est le réseau piétonnier parce qu'il constitue l'espace public de socialisation par excellence.

Frank Zampino, *LA RUE NOTRE-DAME; UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL ENTRE L'EST ET LE CENTRE-VILLE*, Ville de Montréal, 2002, page 42.

Mémoire présenté par le président du comité exécutif de Montréal le 24 janvier 2002 lors de la consultation du BAPE (rapport No 162) sur le « *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec* ».

Conflit de valeurs – résistance aux changements

La rue St-Denis, malgré les accidents nombreux, le lobby des commerçants et le chantier récent, n'est pas piétonnisée.



La rue St-Denis après les grands travaux de l'hiver 2005-06, photographie de Dan Burden, Montréal, juin 2006
Source - <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/danburd>

Conflit de valeurs – place aux changements

Grâce au design urbain, la chaussée de la rue St-Denis resterait ouverte à une circulation limitée à 10-20 km/h.



Photo Dan Burden, 9 juin 2006 <http://www.santepub-mtl.gc.ca/forumtransport/pdf/danburden.pdf>

Conflit de valeurs – place aux changements

Les piétons forment la majorité des usagers de l'espace public. La piétonnisation des artères commerciales est à envisager. Cette photo de l'artère Côte-des-Neiges illustre le propos.



38 vehicles attempting to move

51 pedestrians moving

Photo Dan Burden - 9juin 2006 <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/danburden.pdf>

II •

Repenser la Charte

- Liberté de flâner, de s'assembler et de circuler
- Sécurité des personnes
- Convivialité des espaces publics
- Quelques définitions d'usage

II •

Repenser la Charte

**Liberté de flâner,
de s'assembler et de circuler**

Repenser la Charte - liberté de flâner

« Le flâneur fait figure d'éclaireur sur le marché.
En cette qualité il est en même temps
l'explorateur de la foule. »

**Walter Benjamin, *Baudelaire ou les rues de Paris*,
section D de *Paris, capitale du XIXe siècle* (1939)**

in Das Passagen-Werk (le livre des *Passages*), Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag (1982). Le
texte de Walter Benjamin est disponible en français sur le site [Les Classiques des sciences sociales](http://www.lesclassiquesdesciencesociales.com).

Repenser la Charte - liberté de flâner

L'espace public est habité, il n'est pas qu'un lieu transitaire. Il participe au développement social.

05/24/06

e-flux

LAXART



TOROLAB
SOS: EMERGENCY ARCHITECTURE
Exhibition runs May 27 – July 1, 2006
Opening reception
Saturday May 27th 6-8pm

LAXART
2640 S. La Cienega Blvd
LA CA 90034
T.323.868.5893
<http://www.laxart.org>

LAXART is pleased to announce the first solo exhibition of TOROLAB in Los Angeles, *SOS: Emergency Architecture*, featuring the video *9 Families* and a public art project that includes a billboard on La Cienega Boulevard.

Founded in 1995 by Raul Cárdenas Osuna in Tijuana, Mexico, TOROLAB is an interdisciplinary collective engaged in a series of experiments responding to the urban conditions of Tijuana. Their project *SOS: Emergency Architecture* addresses questions of survival, emergency and camouflage in the urban context.

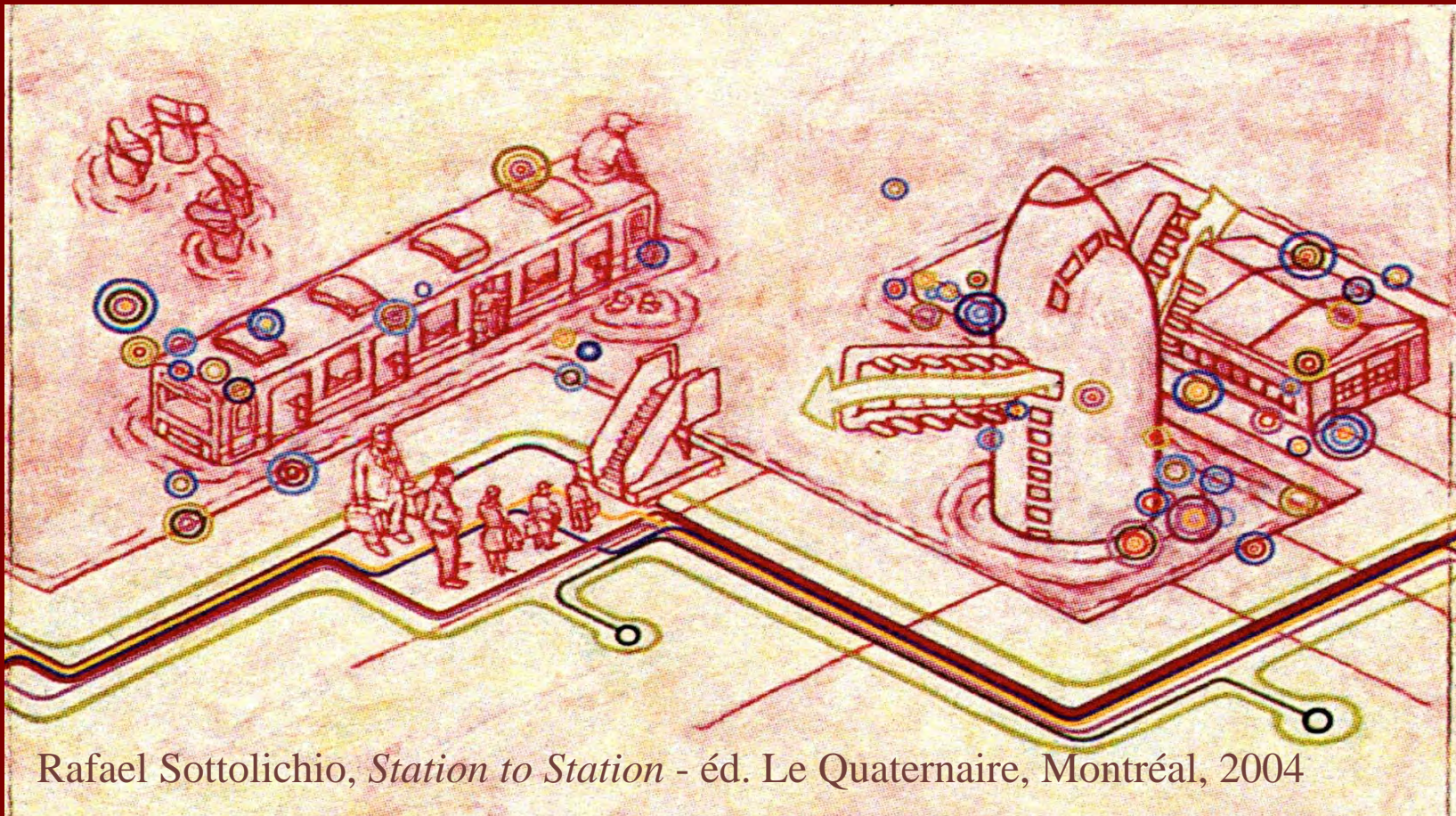
Repenser la Charte - liberté de s'assembler

- Le droit de s'assembler et de manifester relève de la liberté d'expression, laquelle s'exprime sans entrave : *«L'air de la ville rend libre»*, dit le proverbe allemand.
- Il faut abroger le règlement de Montréal qui interdit *«les assemblées, défilés ou autre attroupement qui mettent en danger la paix, la sécurité ou l'ordre public»*, pour faire suite au jugement du 24 septembre 2004 du juge Evasio Massignani de la Cour municipale de Montréal, portant sur les arrestations massives et arbitraires du 26 avril 2002 au square Dominion.

Repenser la Charte - liberté de circuler

« Avec la Charte du piéton, qui est en fait un chapitre du Plan de transport de Montréal (...) »

André Lavallée, *Mot de présentation de la Charte du piéton*, Montréal, juin 2006.



Rafael Sottolichio, *Station to Station* - éd. Le Quatenaire, Montréal, 2004

Repenser la Charte - liberté de circuler

« Aucune mesure ne serait efficace si les piétons n'assument pas leur part de responsabilité et ne mettent pas un terme au non-respect généralisé du Code de sécurité routière. »

André Lavallée,

Une ville en fonction des piétons,

Journal 24HEURES, 23 août 2006, p. 5

Repenser la Charte - liberté de circuler

Le Code de sécurité routière qui norme la synchronisation des feux sur la vitesse de la circulation automobile doit être amendé en faveur du piéton. Sinon, le piéton montréalais demeure constamment en infraction selon le Code de sécurité routière.

La vitesse de la marche doit rythmer le cycle des feux, désormais.

Franchissez 10 rues consécutives en marchant à la vitesse normale de 100 mètres la minute. Le trajet qui prend normalement 10 minutes en prendra 20 parce que la synchronisation des feux de circulation est prévue pour les automobilistes et non pour les piétons.

En effectuant ce parcours en 10 minutes, le piéton commet 5 infractions selon le Code de sécurité routière. S'il effectue ce parcours 2 fois par jour, 250 jours par année, notre promeneur se met en situation d'infraction 2500 fois par an; ce qui lui coûterait la jolie somme de 125 000 \$ s'il était chaque fois verbalisé.

Repenser la Charte - Liberté de circuler

Le monde du piéton est aussi celui de la foule. Une foule se comporte différemment du piéton solitaire. Les déplacements d'une foule exigent des aménagements spécifiques.

« Cette rue est une des principales artères de la ville et elle avait été pleine de monde toute la journée. Mais, à la tombée de la nuit, la foule s'accrut de minute en minute ; et, quand tous les réverbères furent allumés, deux courants de la population s'écoulaient, épais et continus, devant la porte. Je ne m'étais jamais senti dans une situation semblable à celle où je me trouvais en ce moment particulier de la soirée, et ce tumultueux océan de têtes humaines me remplissait d'une délicieuse émotion toute nouvelle.

(...)

Mes observations prirent d'abord un tour abstrait et généralisateur. Je regardais les passants par masses, et ma pensée ne les considérait que dans leurs rapports collectifs.»

Edgar Poe, *The Man of the Crowd* (1841)

(*L'Homme des foules* - traduction de Charles Baudelaire)

II •

Repenser la Charte

Sécurité des personnes

Repenser la Charte - sécurité des personnes

Survivre aux accidents à 20 km/h ou à 80 km/h ? La Ville propose de limiter la vitesse à 40 km/h pour un taux de survie de 75%. La Direction de la santé publique demande de la limiter à 30 km/h.

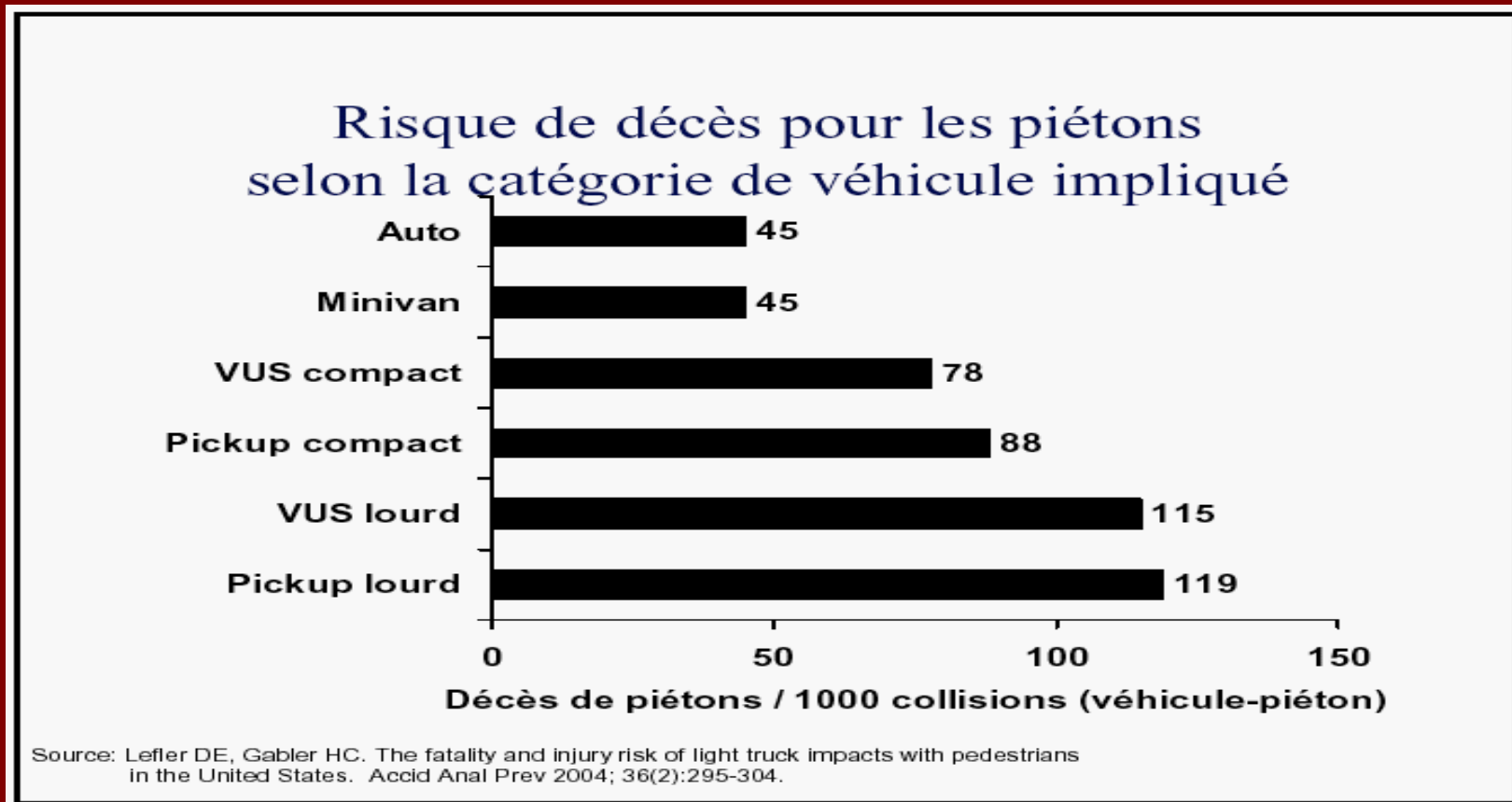
Tableau 1 — Influence de la vitesse des automobiles sur la survie des piétons et des cyclistes

Vitesse	20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h	80 km/h
Distance d'arrêt (réaction + freinage)	7 - 10 m	13 - 19 m	20 - 29 m	28 - 42 m	37 - 57 m	47 - 73 m	58 - 90 m
Équivalence (chute verticale)	1,6 m	3,6 m (1 étage)	6,4 m (2 étages)	10 m (3 étages)	15 m (5 étages)	20 m (7 étages)	25 m
Chance de survie (en cas de choc à cette vitesse)	99 %	90 %	75 %	48 %	19 %	0 %	0 %
Champ de vision (sans distractions)	134°	119°	105°	92°	80°	70°	61°

Source : Zones 30, Villes plus sûres, quartiers sans accidents

Repenser la Charte - sécurité des personnes

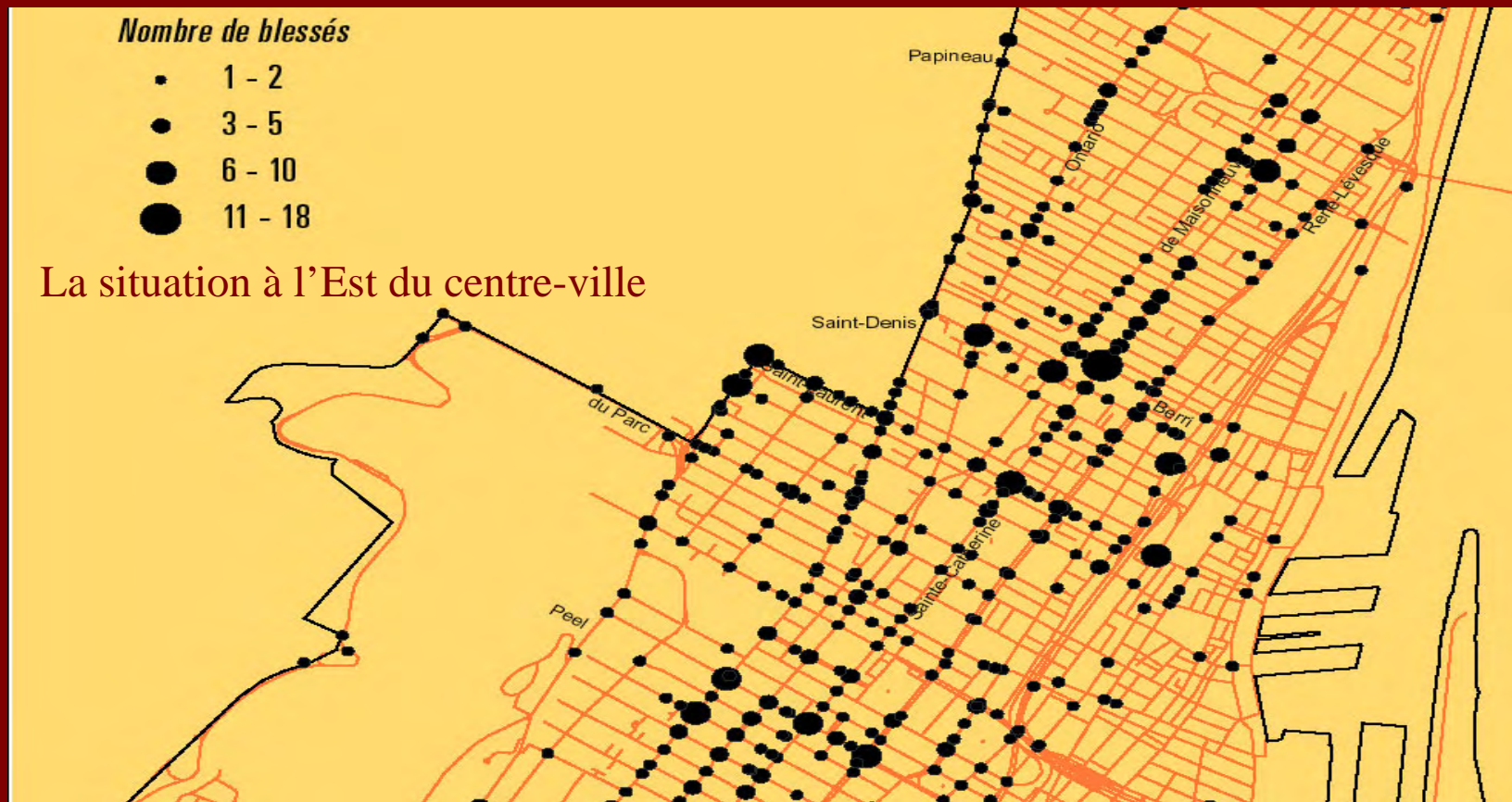
À l'impact de la vitesse s'ajoute l'énergie cinétique dégagée par la masse des nouveaux véhicules.



Ibidem, Géographie des blessés de la route à Montréal, 9 juin 2006.
<http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/patrickmorency.pdf>

Repenser la Charte - sécurité des personnes

Les accidents avec les piétons ont lieu partout à Montréal. Le design des intersections est à repenser car 69 % des accidents y ont lieu.



Direction de la santé publique de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé*,
fig. 18 : *Distribution des blessés dans l'arrondissement Ville-Marie / Centre-Sud (1999-2003)*,
Rapport annuel 2006, p. 51 (Détail - APUM)

Repenser la Charte - sécurité des personnes

Le réseau de camionnage engendre des « zones à risques ». Une mesure à étudier est le retour de la circulation à double sens sur le réseau artériel. Par exemple, sur les rues Ste-Catherine, Maisonneuve, Iberville, Frontenac.



Route du camionnage qui enclave les secteurs du métro Frontenac et du pont Jacques-Cartier
Ville de Montréal, *Réseau de camionnage*, 2e éd., 1er avril 2001.

II •

Repenser la Charte

Convivialité des espaces publics

Repenser la Charte – convivialité des espaces publics
« *La malédiction des frontières désertes* », expression de Jane Jacob décrivant l'enclavement des quartiers dû aux infrastructures. Celles-ci entravent la mobilité interquartier.



Jane Jacob, *Déclin et survie des grandes villes américaines* - titre du chap. 14 ;
trad. Claire Parin-Senemaud, éd. Mardaga, 1991.

Repenser la Charte – convivialité des espaces publics

Le métro de Montréal doit être adapté à la mobilité réduite et à la circulation douce.

Métro (stations)

- Montréal: 0 stations accessibles
- Toronto partiellement accessible
- Edmonton, Calgary, Ottawa et Vancouver 100% accessibles
- Atlanta, Baltimore, Cleveland, Los Angeles, Philadelphie, San Francisco et Washington 100% accessibles
- Boston 91%, Chicago 55% et New York 5%

Repenser la Charte – convivialité des espaces publics

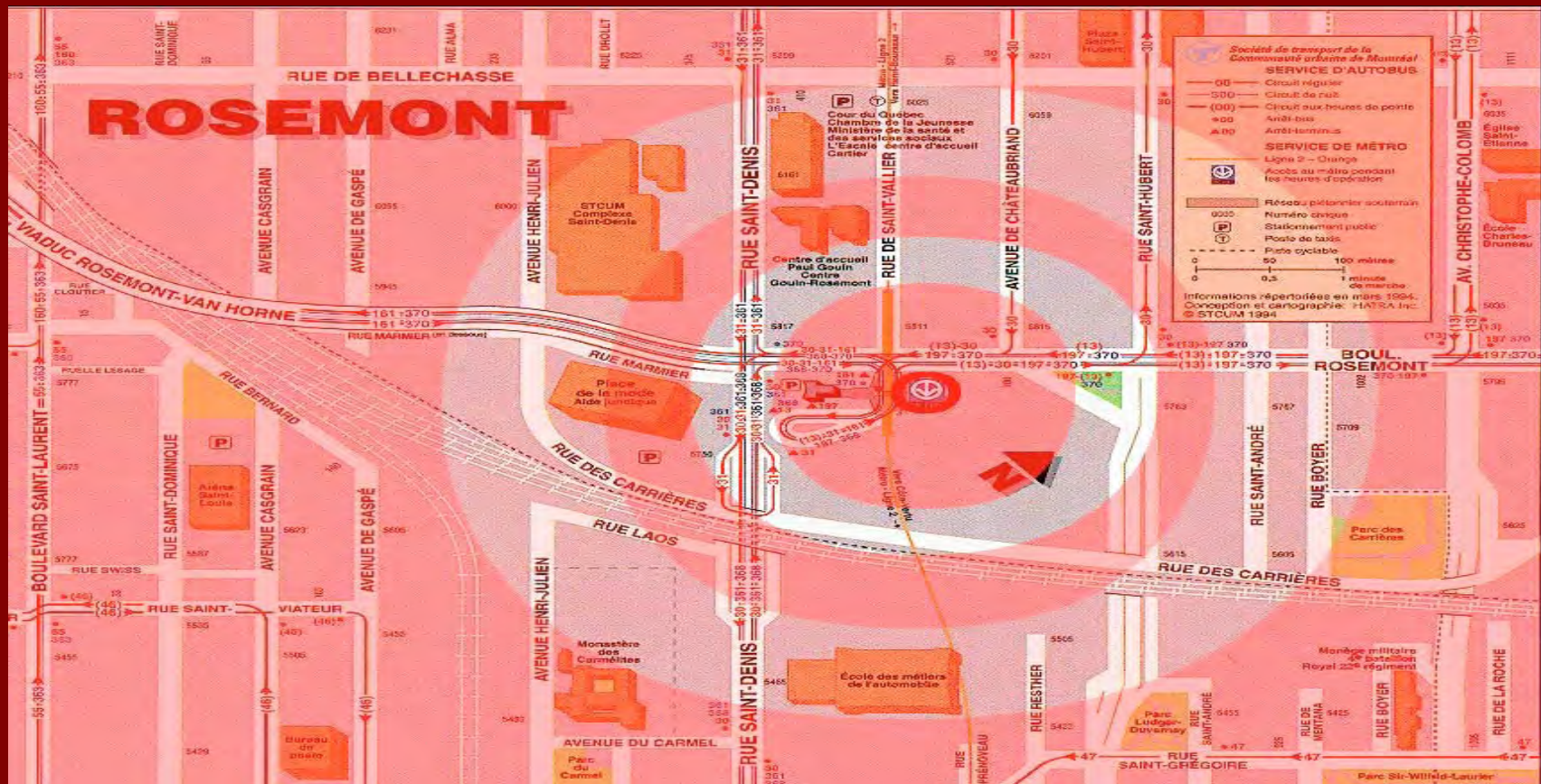
Échéancier visant pour 2026 « l'accessibilité universelle »
des stations de métro et de la ville intérieur ?

Plan d'action – Stations de Métro

- 2006 - 4 stations de transfert
- 2007 - 5 stations terminales
- 2015 – 25 stations de la ligne orange
- 2022 – 21 stations de la ligne verte
- 2023 – 1 station de la ligne jaune
- 2026 – 9 stations de la ligne bleu

Repenser la Charte - convivialité des espaces publics

L'accessibilité universelle aux stations de métro nécessite de nouvelles entrées donnant directement accès aux quais.



APUM - Zone de 300 mètres autour du métro Rosemont favorisant de nouveaux tunnels piétons, 2006

Repenser la Charte - convivialité des espaces publics

Le dégagement des trottoirs, le mobilier urbain, l'art public, le revêtement des sols tel l'asphalte de couleur, définissent la ville piétonne. Montréal est une capitale mondiale de design, désormais.



Source : La Presse - 4 juin 2006

Repenser la Charte - convivialité des espaces publics

Le confort des lieux d'attentes participe de la ville piétonne. Les marquises sont à généraliser. Ici, la marquise de la station Beaubien.



© 2001, Marc Dubois

II •

Repenser la Charte

Quelques définitions d'usage

**« la forme d'une ville change plus vite,
hélas! que le cœur d'un mortel »**

Baudelaire, *Le Cygne*,

Les fleurs du mal - Tableaux parisiens, Paris (1857)

Repenser la Charte - quelques définitions d'usage

Définition de la rue

- L'objet de la Charte municipale concerne le bien public par excellence : la rue et les trottoirs.
- Melvin Charney définit la rue comme « l'intérieur de l'extérieur »*.
- Cet espace public est à traiter en forme de parc linéaire.
- Nous suggérons l'usage de « circulation douce » au lieu de « transport actif » pour décrire la circulation piétonne.

* Cité par Louis Martin, *De l'école à la ville : la naissance d'une école de Montréal*,
La revue d'architecture ARQ, no 83, février 1995, p. 8.

Repenser la Charte - quelques définitions d'usage

La Charte du piéton concerne les piétons et non les utilisateurs des modes alternatifs à la circulation automobile, ces modes exigeant des aménagements spécifiques. La vitesse de marche du piéton est d'environ 6 km/h, et elle exige des aménagements adéquats. Le trottoir est l'espace public dédié au monde des piétons.



III •

**Rendre Montréal à
ceux qui l'habitent
et aux marcheurs**

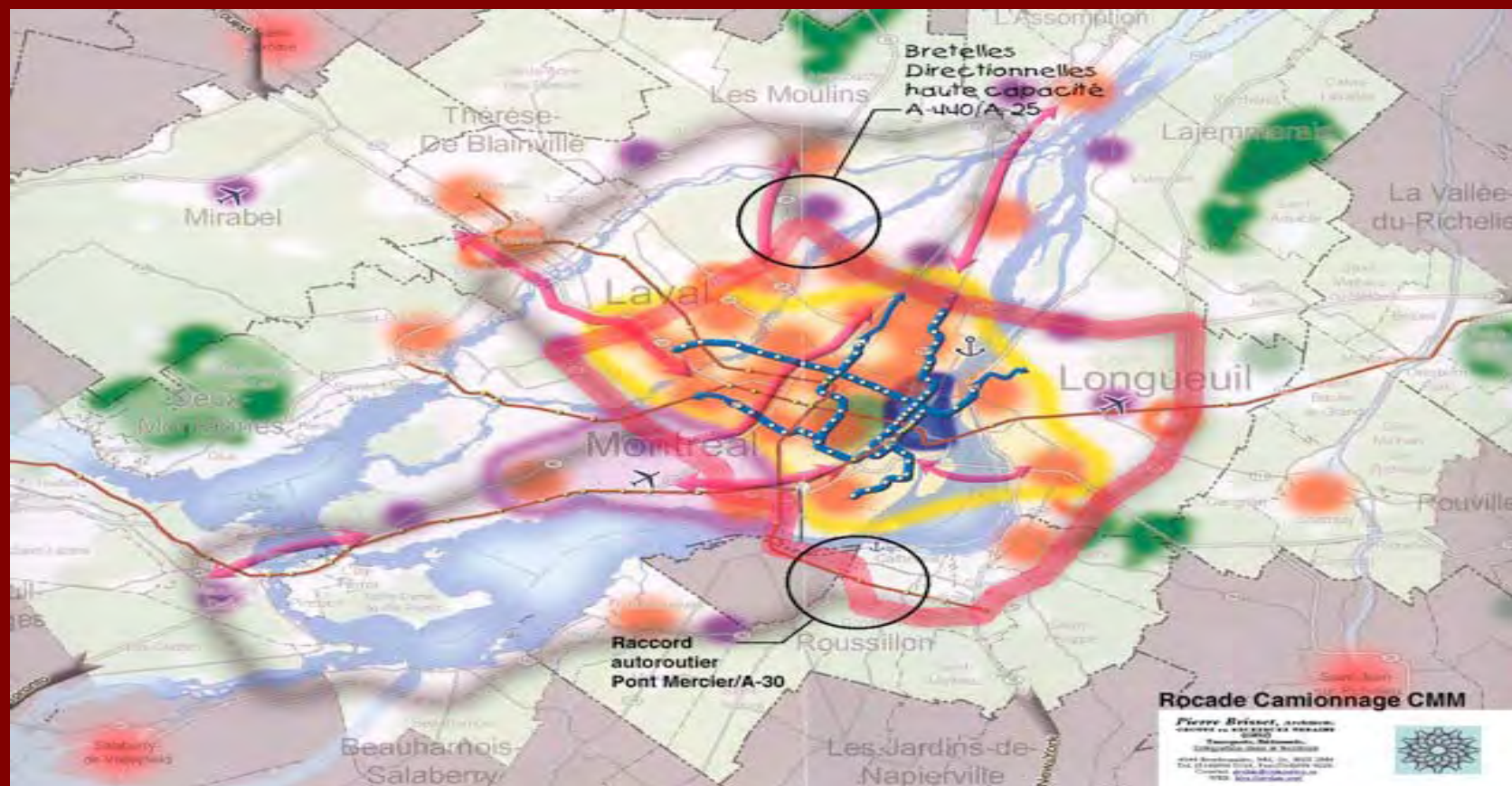
Rendre Montréal ...

« La nature des récits diffère selon les cités. J'ai une prédilection pour celles où les passants ne font pas que passer, et où au contraire les gens semblent toujours aller quelque part : ce sont des habitants, ils vont chez eux, ils donnent une direction aux mouvements et aux lieux, la ville en devient orientée, et ces destinations ressemblent à des destins. »

Jean-Noel Blanc,
Besoin de ville,
Éd. du Seuil, Paris, 2003, p. 35

Rendre Montréal ...

La zone urbanisée de Laval, Montréal et Longueuil (croustille jaune) - contenue par la rocade autoroutière projetée (carré rose) - est inscrite au schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette zone facilite l'application de l'objectif 50/50 de la Direction de la santé publique de Montréal.



Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, *Rocade de camionnage (carré rosé)*, juin 2006.
Carte : *Le concept d'organisation spatiale*, Schéma d'aménagement et de développement, chap. 4, CMM, 2005.

Rendre Montréal ...

Prévoir un réseau de circulation douce en lien avec le réseau cycliste du plan d'urbanisme de Montréal (2004)



Plan d'urbanisme de Montréal, Orientations pan-montréalaises, 2004

Rendre Montréal ...

La zone urbanisée définie au schéma de la CMM (croustille jaune) recèle un hypercentre traversé par le Fleuve, et il est délimité par le carré autoroutier (A40 / A13 / A30 / A25). L'hypercentre, formé des quartiers centraux de Longueuil et de Montréal, est majoritairement piéton.



MOT DE LA FIN

Montréal piéton
... souterrain !

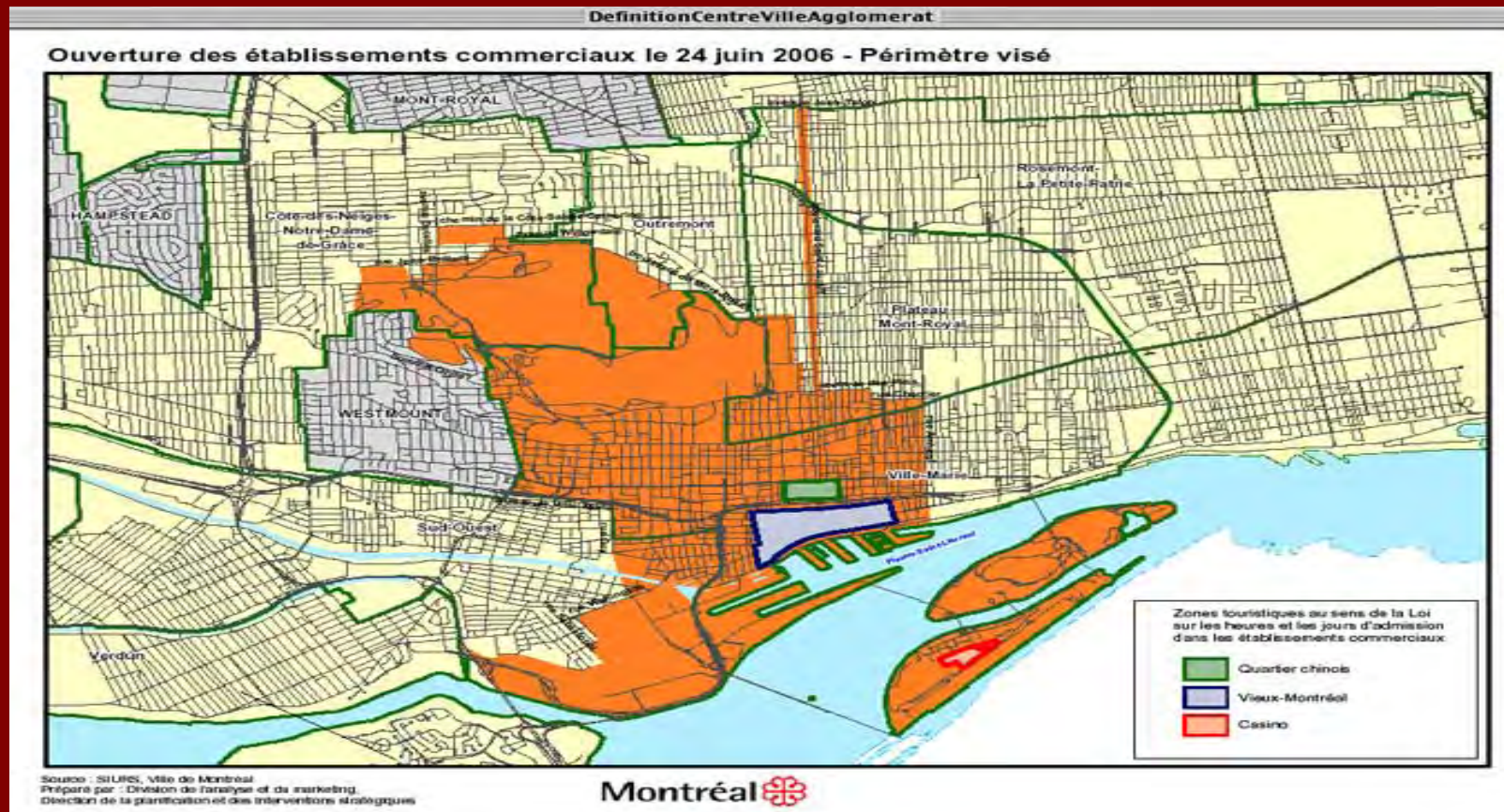
Montréal piéton ... souterrain !

Un exemple curieux et rare est Montréal. La ville est une île entourée par un fleuve, le Saint-Laurent. Elle est constituée par un espace urbain artificiel annulaire au milieu duquel émerge un monticule conservé en tant qu'espace naturel.

Un espace urbain souterrain important se développe dans un secteur central de la ville ajoutant un élément et une dimension de plus dans cette curieuse topologie.

Montréal piéton ... souterrain !

Périmètre commercial du centre-ville de l'agglomération de Montréal au 24 juin 2006

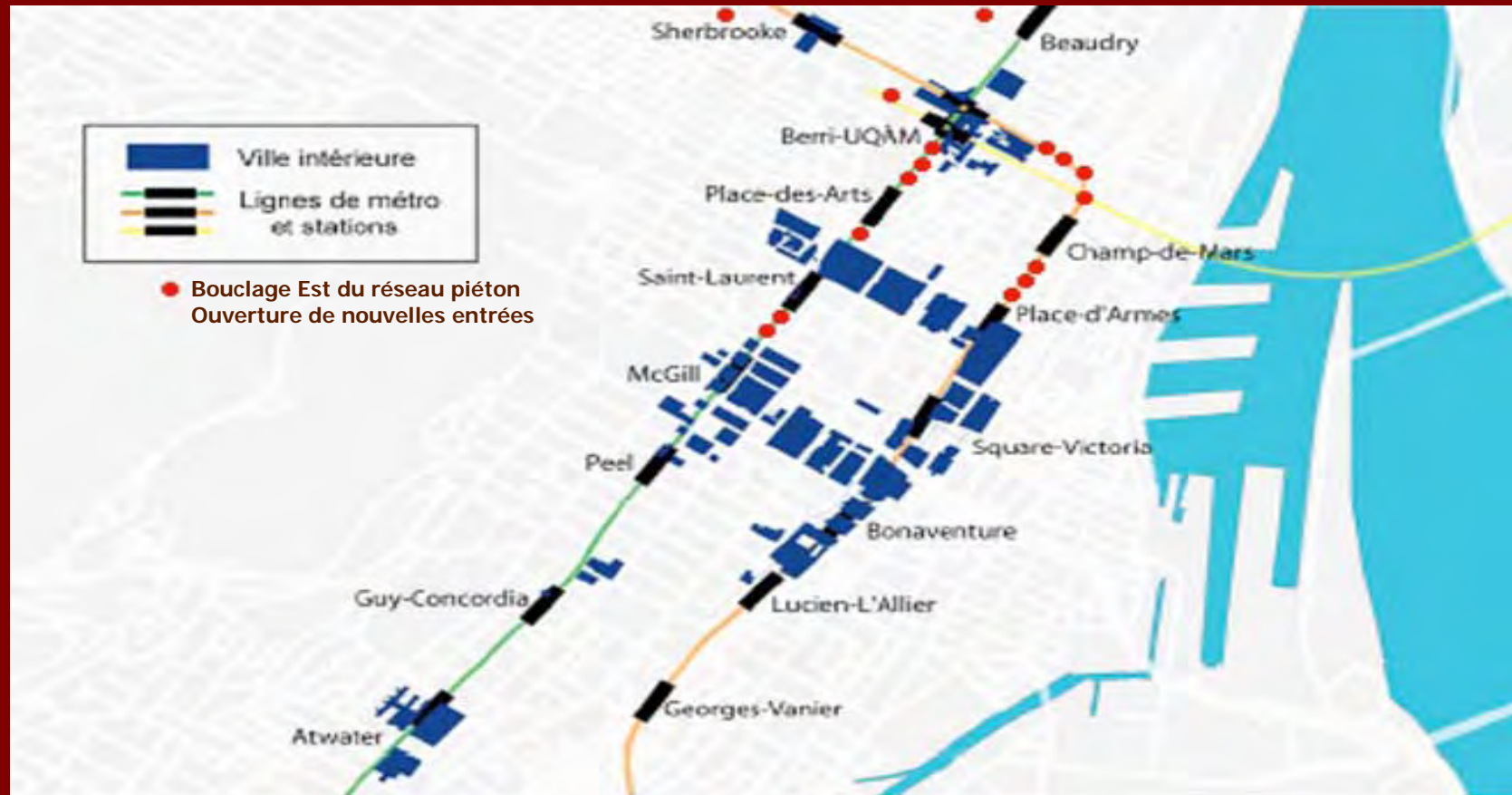


Montréal piéton ... souterrain !

- La ville souterraine relève d'une histoire de la circulation moderne, qui tend à hiérarchiser tous les niveaux de circulation. La ville intérieure est une mégastructure piétonne au détriment de la trame des rues et de la forme de l'îlot urbain.
- Ici, à Montréal, le centre-ville s'enfonce. D'autres villes, Calgary ou Hong-Kong, privilégient un réseau piéton de passerelles aériennes. La signature (*landmark*) de Montréal demeure souterraine.
- Au-delà du centre-ville commercial, l'ensemble des stations de métro participe de la ville intérieure de Montréal. En 2006, le matériel roulant est renouvelé au coût de 1,3 milliards \$ (Bombardier), le paiement électronique est instauré et, dans le métro à Laval, les normes d'accès universel sont respectées.
- L'ensemble des stations devrait faire l'étude d'un nouveau design urbain. Le savoir-faire de la ville intérieure est à généraliser.

Montréal piéton ... souterrain !

Bouclage de la ville intérieure projeté à l'Est du centre-ville. La ligne verte passe à travers le campus de l'UQÀM. La ligne orange se greffe au Quartier de la santé. Un lien direct donne accès aux quais de la ligne jaune. Une sortie au Nord de la station Sherbrooke est requise. La station Beaudry s'ouvre vers la rue Ontario.



Atelier du patrimoine urbain de Montréal et Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve – 2006.
La localisation des stations St-Laurent et Place-des-Arts est inversée à la fig. 4 - Annexe de la Charte, juin 2006

Montréal piéton ... souterrain !

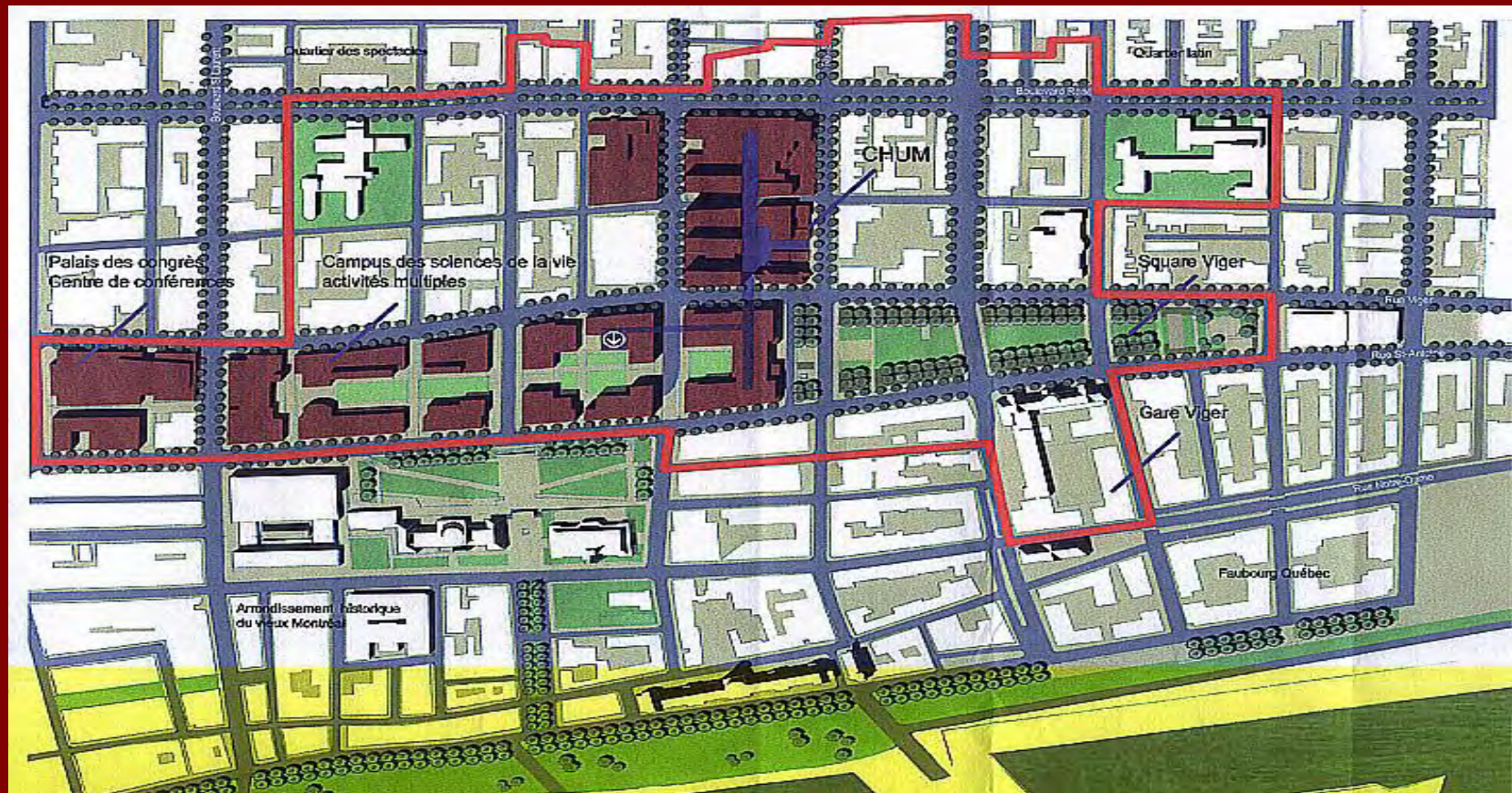
Extension de la ville intérieure projetée pour le CHUM 2010. Le projet urbain, qui intègre la Ville-Marie (A-720), favorise-t-il l'aménagement piéton du Quartier de la Santé ?



CHUM 2010 à l'intersection des rues St-Denis et St-Antoine - Source : www.chum2010.qc.ca

Montréal piéton ... souterrain !

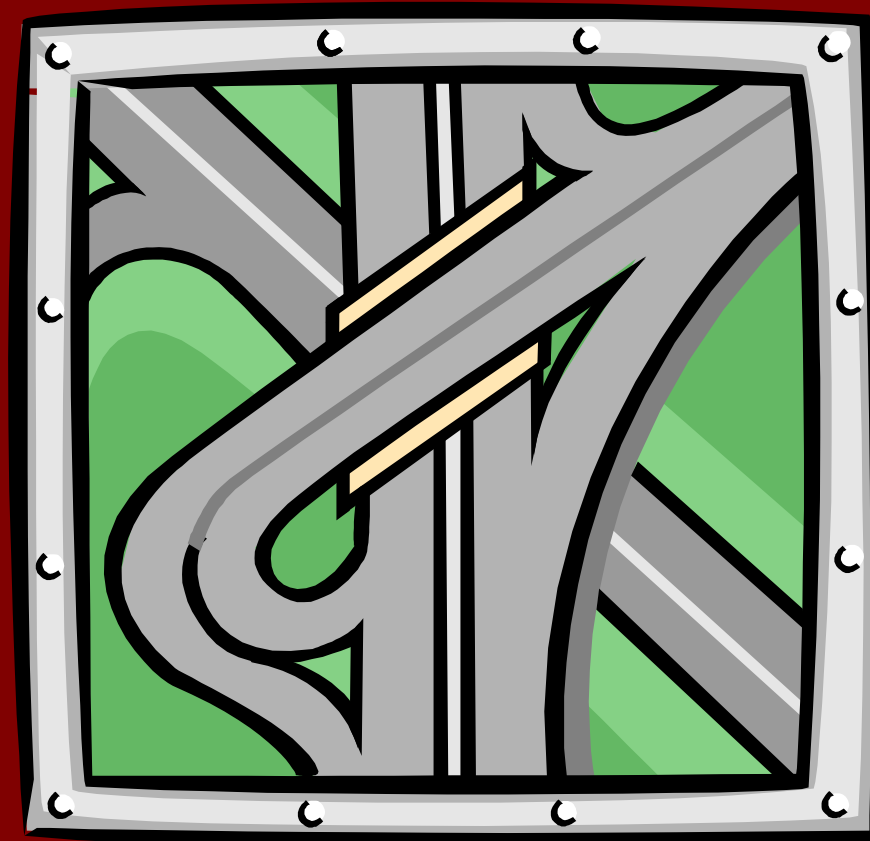
Le plan particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier de la santé encourage la circulation automobile de surface.



Arrondissement de Ville-Marie – carte accompagnant l'appel d'offres pour le PPU du Quartier de la santé
- octobre 2005

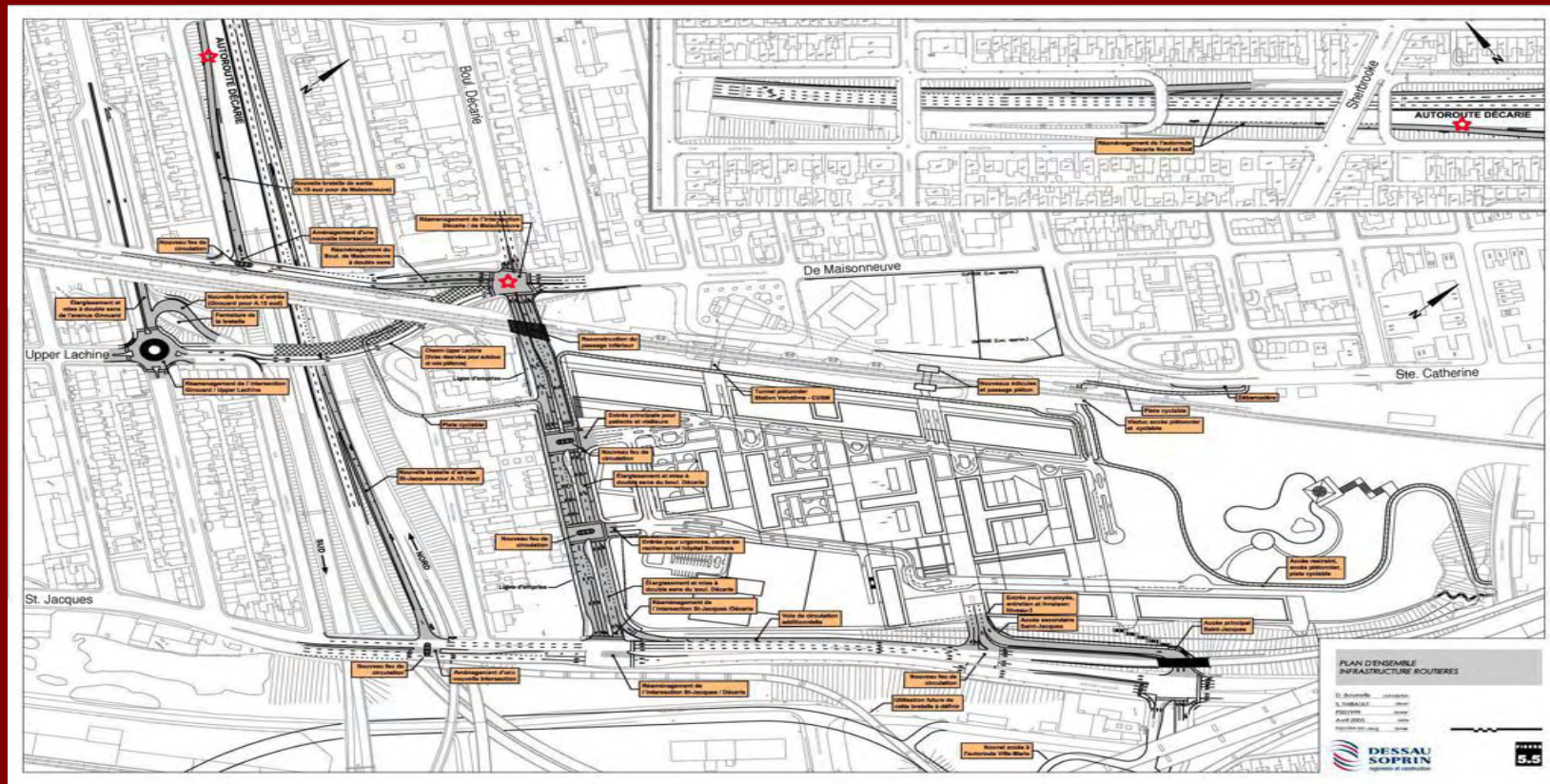
Montréal piéton ... souterrain !

Prévoir des interfaces entre le réseau autoroutier et la trame patrimoniale de Montréal. Lesquelles ?



Montréal piéton ... souterrain !

Développement autoroutier autour du Campus Glenn (CUSM/MUCH). Le recours au savoir-faire de la ville intérieure, qui pourrait s'appliquer au secteur de la station Vendôme, est absent de la planification en cours.



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE (OCPM juillet 2005) : AMÉNAGEMENT DU CAMPUS GLEN - CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL ET HÔPITAL DES SHRINERS - PROJETS DE RÈGLEMENT P-05-035 ET P-04-047-2, Figure 3 : Plan d'ensemble des infrastructures routières (Source : Dessau Soprin, document déposé 3.12, figure 5.5)

Montréal piéton ... souterrain !

Malgré le rapport de l'OCPM de juillet 2005, le réseau autoroutier est en voie d'être relié au Campus Glenn du CUSM par les rues locales.

Affiches dans le quartier NDG: « MUCH ROADWORK »



Photo - http://www.cdn-ndg.com/index_files/DEFENDEZNDG.htm - juin 2006

Annexe – Ceux qui marchent

- **Charte torontoise du piéton (2002) et les objectifs du Comité piéton de la ville de Toronto**
- **Politique de la mairie de Paris (une mandature)**
- **Direction de la santé publique de Montréal (2006)**

Annexe - Toronto pedestrian Charter (2002)

Toronto Pedestrian Charter

Walking is the most ancient and universal form of travel. It is also an important form of exercise and recreation. Every personal trip involves walking, alone or in combination with taking public transit, driving or cycling.

A pedestrian is a person moving from place to place, either by foot or by using an assistive mobility device. Pedestrians include residents and visitors to the city of all ages and abilities. In order to travel safely, conveniently, directly and comfortably, they require an urban environment and infrastructure designed to meet their travel needs.

To ensure walking is a safe, comfortable and convenient mode of urban travel, the City of Toronto respects the following principles:

Accessibility

Walking is a free and direct means of accessing local goods, services, community amenities and public transit.

Equity

Walking is the only mode of travel that is universally affordable, and allows children and youth, and people with specific medical conditions to travel independently.

Health and Well-Being

Walking is a proven method of promoting personal health and well-being.

Environmental Sustainability

Walking relies on human power and has negligible environmental impact.

Personal and Community Safety

An environment in which people feel safe and comfortable walking increases community safety for all.

Community Cohesion and Vitality

A pedestrian-friendly environment encourages and facilitates social interaction and local economic vitality.

To create an urban environment in all parts of the city that encourages and supports walking the City of Toronto:

- upholds the right of pedestrians of all ages and abilities to safe, convenient, direct and comfortable walking conditions;
- provides a walking environment within the public right-of-way and in public parks that encourages people to walk for travel, exercise and recreation;
- supports and encourages the planning, design and development of a walking environment in public and private spaces (both exterior and interior) that meets the travel needs of pedestrians;
- provides and maintains infrastructure that gives pedestrians safe and convenient passage while walking along and crossing streets;
- ensures that residents' access to basic community amenities and services does not depend on car ownership or public transit use;
- sets policies that reduce conflict between pedestrians and other users of the public right-of-way;
- creates walkable communities by giving high planning priority to compact, human-scale and mixed land use;
- encourages research and education on the social, economic, environmental and health benefits of walking as a form of travel, exercise and recreation;
- promotes laws and regulations that respect pedestrians' particular needs;
- advocates for improving the provincial and federal regulatory and funding frameworks that affect the City's ability to improve the pedestrian environment; and
- works with individual citizens, community groups and agencies, businesses and other levels of government to achieve these goals.

An urban environment that encourages and facilitates walking supports community health, vitality and safety. It will increase use of public transit; decrease car dependence; reduce conflict between vehicles and pedestrians; lead to cleaner air; green public space and support green tourism. Such an environment creates opportunities for the informal social interaction that is one of the main attributes of a vibrant, liveable city.

Adopted by Toronto City Council, May 21, 2002



Annexe - Toronto Pedestrian Committee (Terms of Reference)

LIVING IN TORONTO	DOING BUSINESS	FIXING TORONTO	ACCESSING CITY HALL
--------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

<ul style="list-style-type: none">▪ Pedestrian Committee▪ Charter▪ Cycling▪ Discovery walks▪ Parks, Forestry and Recreation▪ Pedestrian initiatives▪ Public transit▪ Transportation Services	<h3>Toronto Pedestrian Committee</h3> <p>The Toronto Pedestrian Committee works for improved pedestrian safety and better pedestrian access to public transit, schools, workplaces, shops, libraries, community centres, parks, including roads and other public spaces.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Terms of reference▪ Membership▪ Meeting information▪ Agendas▪ Minutes▪ Toronto Pedestrian Charter <hr/> <h4>Terms of Reference</h4> <p>Definition of pedestrians: Pedestrians moving by foot from place to place or at a walking pace (for example, users of mobility devices, children on tricycles).</p> <p>Objectives:</p>
---	---

Annexe - Toronto Pedestrian Committee (7 Objectives)

Terms of Reference

Definition of pedestrians:

Pedestrians moving by foot from place to place or at a walking pace (for example, users of mobility devices, children on tricycles).

Objectives:

1. To work for improved pedestrian safety and better pedestrian access to public transit, schools, workplaces, shops, libraries, community centres, parks, including roads and other public spaces.
2. To provide pedestrian-oriented input to the allocation, design and use of public space.
3. To provide City Council and staff with comments and recommendations relating to standards to street and sidewalk lighting, guidelines, and general design of the public realm, including roads, and the capital and operating budgets with the understanding that Council may, from time to time, request direct input from the Toronto Pedestrian Committee on any general or specific issue it so chooses.
4. To provide a forum for public consultation on pedestrian health and safety, convenience and comfort including working with Community Councils on local neighbourhood concerns, and working with the Toronto Transit Commission (TTC) on transit-related issues.
5. To promote walking.
6. The provision of educational programs to the general public and special needs groups.
7. To promote the implementation of the Toronto Pedestrian

Annexe - Politique de la mairie de Paris (contrat de mandature)

Source du 9 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/denisbeaupin.pdf>

La politique parisienne des déplacements

Un contrat de mandature

Quatre objectifs

- réduire la pollution
- embellir la ville
- rendre la ville accessible à tous
- encourager l'activité économique

Un principe

- Redistribuer l'espace public aux dépens de l'automobile et au profit des transports en commun et des circulations douces

Annexe - Réseau de circulation douce en création à Paris (2006)

Source du 9 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/denisbeaupin.pdf>

Favoriser les alternatives et les nouvelles pratiques

Créer un Réseau Vert...

...dédié aux circulations douces



- Un premier tronçon entre la Seine et La Villette via les 10^e, 3^eme, 2^eme et 1^{er} arrondissements
- concertation locale de mars à été 2006
- travaux : 2^eme semestre 2006

Rue Sainte Apolline

Annexe - Direction de la santé publique de Montréal - Accès social

Source du 9 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/drouinlessard.pdf>

Une problématique nouvellement reconnue

- Transport : clé essentielle pour l'accès
 - Aux services (santé, éducation, alimentation, etc..)
 - Au travail
 - À la vie sociale

- Le déficit d'accessibilité entraîne le renforcement de l'exclusion

- Faire de l'inclusion sociale un des objectifs de la planification en transport urbain

Annexe - Direction de la santé publique de Montréal - Priorités

Source du 9 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/drouinlessard.pdf>

Pour un Montréal qui pédale et qui marche

- D'abord, apaiser la circulation (*traffic-calming*) et limiter la vitesse
- Améliorer le réseau cyclable (étendue, connectivité sécurité)
- Aménager des infrastructures favorisant la marche :
 - Réseau utilisable sécuritaire en toutes saisons
 - Corridors scolaires
 - Rues piétonnes

Annexe - Direction de la santé publique de Montréal – Objectif

Source du 9 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/forumtransport/pdf/drouinlessard.pdf>

À l'horizon de 2020 : équité des déplacements en auto, en transport public (TEC) et par circulation douce (TA)

Objectif 50-50 pour 2020

- Réduire le nombre de déplacements automobiles
- Augmenter le nombre de déplacements par transport en commun (TEC)
- Augmenter le nombre de déplacements par transport actif (TA)
- À terme, la part modale TEC+TA doit être de 50% (vs 30% actuellement)

Coordonnées – Ceux qui marchent

Atelier du patrimoine urbain de Montréal
2503, rue Sainte-Catherine Est, Montréal (Québec) H2K 2K1

Philippe Côté, coordinateur
514 523 2500
philippecote@cooptel.qc.ca

Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
www.gruhm.org

Pierre Brisset, architecte et directeur
514 899 5314
gruhm@sympatico.ca