

Août 2006

Mémoire concernant le projet de Charte du piéton

Association Habitat Montréal (AHMTI)

Nous soutenons entièrement l'idée d'une Charte du piéton et souhaitons qu'elle devienne opérante dans tous les projets et plans concernant l'aménagement et le transport à Montréal. Nous constatons les efforts récents faits par la Ville de Montréal pour favoriser la marche mais nous effectuons le même diagnostic qu'elle en ce qui concerne la faible convivialité piétonnière de la ville. Il est aujourd'hui dangereux et fortement désagréable d'être piéton à Montréal. Le piéton a l'impression constante d'être dans le carré de sable d'une ville faite pour l'automobile - sinon de manière exclusive, du moins de manière nettement prédominante. Soit dit en passant, avant de demander aux piétons de respecter les règles de sécurité routière, nous considérons qu'il faudrait prévoir des aménagements sécuritaires pour eux : nous croyons que la délinquance qui leur est attribuée est largement dérivée des aménagements déficients prévus à leur égard. D'ailleurs, lorsque interrogés à ce propos, les piétons traversant au milieu des rues (et non aux intersections) disent s'y sentir plus en sécurité. Au-delà d'une attitude morale sur la question, nous croyons qu'ils ont en effet bien des raisons de répondre ainsi.

Notre organisme se concentre sur l'amélioration du cadre de vie des quartiers anciens et centraux car ce sont eux qui, construits autour de la marche et des tramways, ont le plus subi les effets négatifs d'une planification urbaine centrée sur l'automobile depuis les années 1940. Ce style de planification a entamé l'organisation de ces quartiers et le mode de vie qu'ils rendent possible par une grande part modale de déplacements en transports collectifs et actifs. Nous croyons que l'ensemble de ces quartiers, et les récents rapports de l'Agence de la Santé publique (ASP, 2006) nous donnent largement raison, sont par conséquent à considérer en entier comme un secteur sensible. Alors que ces quartiers sont les milieux de vie où l'on marche le plus dans toute la région, ils forment aussi l'endroit

où les résidants et les piétons sont le plus victimes des volumes, de la vitesse et des pollutions de l'air et sonore générées par la circulation des automobiles. Considérant par ailleurs les ressources limitées de l'administration municipale, nous croyons que l'action de la Ville de Montréal, sans s'y limiter bien entendu, devrait y être particulièrement concentrée.

Nous ne nous étendrons pas inutilement sur les causes et conséquences de pratiques d'aménagement centrées sur l'automobile sur la population résidant, travaillant ou circulant (en particulier à pied, mais aussi à vélo) dans ces quartiers. Elles sont fort bien expliquées dans le projet de Charte du piéton et dans le récent rapport de l'Agence de la santé publique de Montréal, et nous aurions peu de choses significatives à y ajouter. Ce sont des liens que nous avons déjà fait dans notre esprit depuis longtemps et nous sommes heureux de les voir acquérir une crédibilité renforcée. Nous souhaitons plutôt intervenir sur quelques dimensions de la question que nous estimons ne pas être pas couvertes dans la Charte et qui sont pourtant tout à fait liées à ce qui nous préoccupe dans ce cadre.

1. L'augmentation des volumes de circulation automobile dans les quartiers anciens et centraux et l'insécurité piétonnière.

Il y a un lien direct entre l'augmentation des volumes de circulation automobile et l'insécurité des piétons dans les quartiers anciens et centraux. Or l'augmentation des volumes de circulation automobile dans ces quartiers est liée notamment à l'augmentation de la capacité automobile des rues, routes, artères et autoroutes y menant ou les traversant. Si la Ville de Montréal s'est opposée à certains projets du Ministère des Transports du Québec (MTQ) pour ces raisons (prolongement de l'autoroute 25 (A25), modernisation de la rue Notre-Dame), nous croyons tout de même que ces projets routiers auxquels elle participe visent pourtant à augmenter cette capacité et qu'elle hésite à remettre en question le dogme de la capacité automobile sur plusieurs axes. Nous offrons des commentaires sur ces deux projets.

- Sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame. Le principe de l'opposition de la Ville de Montréal au projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, soumis et débattu devant le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) en 2001, était que l'augmentation de capacité automobile qu'il devait permettre allait accentuer la pression automobile sur les quartiers anciens et centraux. Nous félicitons la Ville de Montréal d'avoir eu le courage de cette prise de position, une première dans l'histoire de la Ville en ce qui concerne les grands projets autoroutiers du MTQ. Par contre, depuis, les informations filtrant des négociations entre la Ville et le MTQ laissent entendre que ce dernier effectue des pressions intenses sur les représentants de la Ville afin d'augmenter la capacité automobile (élimination de la voie réservée en site propre pour autobus, maintien de feux de circulation au vert pendant les «périodes de pointe»¹, et ainsi de suite).

Nous croyons que la Ville devrait refuser clairement ces compromissions. En fait, nous considérons qu'elle devrait, face à l'insistance opiniâtre du MTQ et le blocage des négociations qui en résulte, relancer le projet sur d'autres bases. Cela nous semble d'autant plus opportun qu'il est clair que sous forme autoroutière ou autre, ce projet ne sera aucunement une solution durable au problème de circulation dans cet axe ni pour l'est de Montréal. D'autant plus que, selon le décret gouvernemental qui autorise le projet, toute augmentation de capacité dans cet axe devra être compensée par une réduction équivalente sur les rues du quadrilatère formé par les rues Sherbrooke, Notre-Dame, Dickson et DeLorimier.

À notre sens, ce qu'il s'agit de déplacer, ce sont des personnes et des biens, et non des automobiles et des camions. Autrement dit, il n'y a rien qui ne force à faire se déplacer ces personnes et ces biens par automobile et par camion. Le seul projet qui puisse permettre de favoriser la circulation dans cet axe sans

¹ Les périodes de pointe s'étirent aujourd'hui d'environ 6h30 à 9h, puis de 11h à 14h, puis de 15h30 à 18h30...

nuire à la qualité de vie dans les quartiers centraux et péri-centraux de Montréal est un axe lourd de transport collectif. En offrant une telle possibilité de déplacement, un tram-train (de type SLR) serait attirant pour les automobilistes de l'est qui doivent se rendre au centre-ville et qui n'ont pas besoin de leur voiture pour travailler, ce qui retirerait un volume d'automobiles appréciable dans le flux automobile quotidien.

Proposition 1 : Devant l'attitude arrogante du MTQ dans ce dossier, nous estimons que la Ville de Montréal devrait développer un projet de tram-train sur la rue Notre-Dame (qui relierait le centre-ville et l'est de l'île, ou même Repentigny) et refuser clairement tout projet qui provoquerait une augmentation de la capacité automobile dans cet axe.

- Sur le projet de pont sur l'A25. Toujours quant à ce qui est des grands projets, la Ville devrait maintenir son opposition au pont sur l'A25 tant et aussi longtemps que les projets de transport collectif prioritaires ne sont pas réalisés : axe lourd de transport collectif jusqu'à Anjou (nous privilégions un SLR au métro projeté pour des raisons de coût, de flexibilité et de possibilités que ce mode offre en termes de réaménagement urbain au profit du piéton); SLR sur l'avenue du Parc; voies réservées pour autobus (ou SLR, le cas échéant) sur la plupart des grandes artères traversant les quartiers centraux (Pie-IX, Papineau, Sherbrooke notamment); et ainsi de suite. Il sera toujours temps d'évaluer la pertinence du pont sur l'A25 après la réalisation de tous ces projets, lorsque les effets du développement des transports collectifs se seront fait sentir.

Proposition 2 : Nous estimons que la Ville de Montréal devrait poursuivre son opposition au projet de l'A25 tant et aussi longtemps que tous les projets de transports collectifs prioritaires ne sont pas réalisés.

2. Le service de transport collectif.

L'amélioration du service de transport collectif peut servir de levier à une valorisation de la marche et du piéton dans les quartiers anciens et centraux ou péri-centraux, et ceci d'au moins deux façons. D'une part, l'amélioration du service peut diminuer l'utilisation de l'automobile dans ces quartiers – contrairement à ce que peuvent avoir pour effet les projets prévoyant l'augmentation de l'offre automobile discutés plus haut. D'autre part, l'implantation de certains types d'équipements (nous pensons ici en particulier au SLR) peut être une occasion intéressante d'effectuer un nouveau partage de la voie et de l'espace publics au profit du piéton – comme cela a été le cas dans plusieurs autres villes.

L'amélioration du service actuel passe à notre sens par trois types de mesures. D'une part, la fréquence de passage des autobus doit être revue à la hausse. En second lieu, la Ville doit mener des projets d'implantation de SLR qui vont offrir des options intéressantes pour se déplacer autrement qu'en automobile. Les deux projets les plus susceptibles d'attirer un grand nombre d'automobilistes sont à notre avis les projets de l'avenue du Parc et le projet évoqué au point précédent, soit celui de la rue Notre-Dame. Dans ces deux cas, la quantité de voitures qui seraient retirées des rues des quartiers centraux et péri-centraux serait impressionnante et aurait des effets significatifs sur la qualité de vie des piétons montréalais. Enfin, le service doit permettre une desserte nettement plus efficace des déplacements inter-quartiers dans les secteurs centraux et péri-centraux. Jusqu'à aujourd'hui, le service de transport collectif a été pensé de façon quasi-exclusive en direction du centre-ville. Or qu'un trajet de Blainville au centre-ville soit plus rapide qu'un déplacement de Hochelaga-Maisonneuve vers l'Université de Montréal explique aisément la croissance de l'utilisation de la voiture – et ce même dans les quartiers centraux et péri-centraux.

Si ces mesures ne sont pas du ressort direct ou exclusif de la Ville, la hausse de l'implication de la ville à ce chapitre peut participer à leur implantation.

Proposition 3 : La Ville de Montréal devrait favoriser l'amélioration du service de transport collectif (l'augmentation de la fréquence de passage des autobus, l'implantation de SLR et la facilitation de la circulation inter-quartiers) en augmentant le financement qu'il lui accorde.

3. La largeur des collectrices et artères. Leur resurfaçage, une occasion de nouveau partage de la voie publique.

En termes géométriques, les ingénieurs de circulation de la ville estiment généralement que la largeur des collectrices et artères la plus sécuritaire est de 12 pieds de large. C'est d'ailleurs comme cela qu'une part de plus en plus grande des collectrices et artères montréalaises sont construites. Or des études récentes sur la question contredisent ce postulat (voir notamment Noland, sous presse). C'est que, selon son analyse, cette largeur incite les automobilistes à accélérer et la vitesse élevée provoque des accidents plus nombreux, notamment avec les piétons. De plus, des voies de circulation automobile aussi larges provoquent beaucoup d'insécurité chez les piétons qui doivent traverser de larges espaces dans lesquels ils sont considérés comme des intrus.

Proposition 4 : La Ville de Montréal devrait systématiser, lors du resurfaçage des collectrices et artères, une configuration à 10 ou même 9 pieds.

4. L'organisation de la ville de Montréal.

Nous avons été frappés, lors de notre participation, en 2003, aux consultations sur le projet Porte Sainte-Marie (à l'intersection de la rue DeLorimier et du boulevard René-Lévesque), par l'omnipotence et le dogmatisme du service de circulation (voirie) de la Ville de Montréal. Une des seules, sinon la seule étude d'impact qui avait été effectuée dans le cadre de ce projet concernait la fluidité de la circulation. Aucune étude des impacts sur le bruit ou la pollution atmosphérique, aucune étude portant sur la sécurité des traversées piétonnières n'avait été effectuée. Pire encore, la

seule proposition du service en question pour gérer la circulation dans le secteur de ce complexe commercial ET résidentiel (on voulait même y installer des personnes âgées!) consistait à ajouter une voie supplémentaire sur René-Lévesque. Bref, pour améliorer la qualité de vie dans ce secteur situé au pied du Pont Jacques-Cartier et adjacent à une rue qui présente déjà huit vois de largeur, la seule solution qu'a pu imaginer ce service concernait l'augmentation de la capacité routière. Dans les années 1960, cela aurait pu se comprendre, mais après plus de 40 années d'expérience de ce type de solution, nous nous demandons encore comment on peut en arriver à de telles propositions. Cela nous semble tout à fait incroyable.

À la lumière de ce genre d'anecdote - qui est tout sauf une rare occurrence dans cette ville -, il est à notre avis urgent que le service de circulation (ou de la voirie) devienne une sous-division et soit redevable de toutes ses interventions au service d'urbanisme de la ville de Montréal. Ce service de circulation fait preuve d'une insensibilité rare face à la qualité de vie des résidents et piétons de la ville, en perpétuant des croyances dangereuses pour eux. En se restreignant d'effectuer tout exercice critique sur leurs propres pratiques, ceux qui y travaillent semblent en effet toujours croire que l'augmentation des capacités routières est la solution à la fluidité de la circulation. Non seulement cela n'est-il pas du tout vérifiable empiriquement, mais de surcroît cela a pour effet d'augmenter continuellement les volumes d'automobiles dans les rues des quartiers anciens et centraux, et l'insécurité des piétons dont il est ici question. Il est plus que temps que ce service soit remis à sa place.

Proposition 5 : La Ville de Montréal devrait modifier son organigramme en transformant le service de circulation en une sous-division du service d'urbanisme et en rendant ses membres redevables de toutes leurs actions à ce service d'urbanisme.

Conclusion

Voilà donc quelques points que nous estimons importants à mieux considérer dans le présent projet de Charte du piéton. Il ne s'agit donc pas de seulement faire en sorte que cette Charte concerne les piétons mais aussi les autres usagers des rues montréalaises (automobilistes et cyclistes, notamment). Il s'agit surtout, à notre avis, de tenir compte aussi des façons dont sont conçus plusieurs projets et ordres de projets, lesquels reconduisent souvent des façons de concevoir leurs usagers et ceux et celles qu'ils touchent. En intégrant ces points, il nous apparaît que l'élaboration de cette Charte est aussi une occasion de reconsidérer et modifier ces conceptions, ces projets et leur organisation, et le genre de ville dans lequel nous vivons.

Patricia Clermont

François Gagnon

Co-fondateurs

Association Habitat Montréal (AHMTI)