



**Conseil régional
de l'environnement
de Montréal**

**MÉMOIRE DU CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION SUR**

CHARTRE DU PIÉTON DE MONTRÉAL

« DONNER LA PRIORITÉ AU PIÉTON DANS L'AMÉNAGEMENT URBAIN »

**Commission sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif**

22 Août 2006

Recherche et rédaction : Stéfanie Tremblay, André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
info@cremtl.qc.ca

©2006

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, est un organisme à but non lucratif, créé en 1996, qui regroupe des organisations préoccupées par la réhabilitation, le maintien et l'amélioration des milieux de vie naturels, cultivés et urbains. Le CRE-Montréal agit principalement sur le territoire de l'île de Montréal. Sa mission première consiste à promouvoir l'intégration des valeurs environnementales dans le développement local et régional, en intervenant sur les enjeux priorités par ses membres. Sa stratégie favorise le partage d'expertises et d'informations, l'éducation, la démocratisation des processus décisionnels, la concertation et la réalisation de projets concrets avec les intervenants du milieu. Le CRE-Montréal est un porte-parole de premier plan auprès des décideurs pour les groupes écologistes de la région de Montréal. Il permet, dans les dossiers identifiés comme prioritaires par ses membres, de donner à ceux-ci une voix forte et unifiée.

Introduction

Le CRE-Montréal souhaite d'abord exprimer son appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'élaboration et l'application d'une Charte du piéton, partie intégrante du futur Plan de transport de Montréal.

Un nombre croissant de citoyens de Montréal remettent en question l'omniprésence de la voiture et ses impacts sur leur qualité de vie. Marcher est la façon la plus naturelle de se déplacer, et chaque citoyen est un piéton quelque part au cours de ses déplacements quotidiens. La ville de Montréal est donc bien plus qu'un réseau routier, c'est avant tout un milieu de vie pour plus d'un million de citoyens. À ce titre, il n'est pas acceptable d'aménager nos quartiers sans tenir compte des piétons, ni suffisant d'élaborer un plan de transport qui ne contiendrait pas un important volet consacré aux piétons.

Pour le CRE-Montréal, l'engagement de la Ville de Montréal de mener à terme une démarche d'élaboration et de mise en œuvre d'une Charte du piéton constitue une bonne occasion de redonner la priorité au piéton dans l'aménagement urbain.

Ainsi, la Charte du piéton doit permettre de créer un environnement agréable pour le piéton. Il faut encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, ce qui permet d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes et favorise l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes (Tiré de *Huit principes pour construire la ville du transport durable*, CRE-Mtl, 2003).

La Charte du piéton et le Plan de transport dont elle fait partie constituent donc les outils qui permettront d'aménager autrement l'espace public montréalais, favorisant ainsi l'évolution de la ville vers un lieu de vie destiné en priorité aux citoyens. En ce sens, la Charte du piéton ne peut pas se contenter d'être un outil visant à régler une problématique de comportement, et donc elle ne doit pas être d'abord orientée vers la nécessité de faire respecter le Code de la sécurité routière par les piétons. Il nous apparaît fondamental de ne pas confondre une Charte du piéton, qui est un outil d'aménagement, et le Code de la sécurité routière qui est un outil de gestion des comportements. Il est vrai que les piétons montréalais, tout comme les automobilistes et les cyclistes, ne respectent pas tous le Code de la sécurité routière et que des mesures doivent être prises pour remédier à cette situation. Mais **la Ville de Montréal passerait à côté de l'essentiel si la Charte du piéton se limitait à la gestion des comportements, l'essentiel étant de redéfinir la place accordée aux modes motorisés dans la ville, à permettre un nouveau partage de la rue plus favorable au transport actif et à diminuer les impacts négatifs liés à l'usage croissant de l'automobile.**

Nous rappelons que pour le CRE-Mtl, l'intérêt principal d'une démarche d'élaboration d'une Charte du piéton est la possibilité de convertir une vision et des objectifs en actions concrètes. Pour ce faire, la Charte du piéton et son contenu doivent être intégrés dans toutes les opérations de la ville et des arrondissements. Il est fondamental que la Charte du piéton ne devienne pas une démarche parallèle; elle doit plutôt être intégrée dans l'ensemble des pratiques liées à l'aménagement urbain.

Le projet de Charte du piéton présente des objectifs généraux avec lesquels nous ne pouvons qu'être d'accord. Ainsi, il est question, dans la section des objectifs de la Charte, d'une « redéfinition de la place accordée aux modes motorisés et la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile ». Le responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain de la Ville de Montréal, M. André Lavallée, mentionne également l'instauration d'un « nouveau partage de la rue plus favorable à la marche » et la « diminution des impacts négatifs liés à

l'usage croissant de l'automobile ». Selon le CRE-Mtl, le nouveau partage de la rue en faveur du piéton doit inévitablement entraîner des changements de pratique dans les services municipaux. La priorité aux piétons doit se traduire autant dans la planification que dans les décisions et les actions.

Nous croyons donc que la Ville de Montréal voit juste dans sa définition des objectifs généraux à atteindre par l'élaboration et la mise en œuvre d'une Charte du piéton. De plus, ces objectifs généraux s'insèrent bien dans la Vision du Plan de transport, selon laquelle « Montréal souhaite ainsi réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ».

Ceci dit, ces objectifs proposés dans le projet de Charte sont flous lorsque vient le temps de les mettre en œuvre. Nous croyons donc qu'ils doivent être reformulés afin d'être plus spécifiques, plus clairs et plus orientés vers l'action.

Ainsi, d'après nous, ce sont les trois objectifs suivants qui doivent servir de base à la Charte du piéton de Montréal afin de véritablement redonner la priorité aux piétons. Il nous faut :

- 1. Réduire l'utilisation des véhicules automobiles**
- 2. Offrir des alternatives fiables, sécuritaires et efficaces au déplacement automobile**
- 3. Donner la priorité aux piétons dans l'aménagement urbain**

Nous reprenons ces trois objectifs dans les pages qui suivent. À noter qu'ils sont complémentaires et qu'ils doivent être réalisés en parallèle.

Enfin, pour atteindre la vision du Plan de transport d'une ville où la dépendance à l'automobile est réduite, nous croyons que les objectifs de cette Charte du piéton doivent être accompagnés de cibles à atteindre qui soient précises, mesurables et intégrées dans un échéancier, et surtout de moyens concrets à mettre en œuvre pour atteindre les cibles visées. La Ville de Vancouver constitue un bel exemple des résultats obtenus lorsque les objectifs, les cibles et les moyens sont clairement définis. En 1997, un plan de transport contenant diverses cibles à atteindre et 76 mesures concrètes à mettre en œuvre a été élaboré. En 2005, 50 mesures étaient complétées et 24 des 26 autres le seront d'ici 1 à 3 ans. Ce faisant, la ville de Vancouver a réussi, en moins de 10 ans et avec une augmentation de 23% des déplacements, à réduire de 10% les déplacements en véhicule automobile¹. L'expérience de Vancouver servira donc d'exemple à quelques reprises dans ce mémoire.

¹ City of Vancouver. *Vancouver Transportation Plan, Progress Report*. 15 mai 2006.
<http://vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/20060530/documents/tr1a.pdf>

Objectif 1 : Réduire l'utilisation des véhicules automobiles

Le maire de la Ville de Montréal, dans son mot de présentation de la Charte du piéton, indique que cette Charte « propose des moyens de créer une ville pour tous, où l'espace urbain est aménagé pour répondre, en priorité, aux besoins des personnes avant ceux des véhicules ».

Au cours des dernières années, Montréal a connu une croissance de 10% du nombre de véhicules sur la route mais une croissance de 3% seulement de sa population. Dans un tel contexte, il est d'abord essentiel de prendre les moyens pour réduire l'utilisation des véhicules automobiles. **Il est impossible, à notre avis, d'améliorer l'environnement piéton sans s'attaquer au nombre de véhicules qui circulent dans les rues de Montréal.** Selon Enrique Peñalosa, qui a été maire de Bogota de 1997 à 2001 et qui y a notamment développé le transport en commun, les administrations municipales doivent comprendre qu'on ne peut avoir à la fois une ville adaptée aux voitures et conviviale pour ses citoyens (Le Devoir, 17 juillet).

L'objectif

La Ville de Montréal et ses citoyens pourraient se donner comme objectif cible de réduire le nombre de déplacements motorisés à Montréal, sachant que l'on connaît actuellement une croissance annuelle de l'utilisation de l'automobile de 0,9% par année (Portrait et diagnostic, page 22). Plusieurs villes y sont parvenues. La ville de Vancouver, notamment, a connu entre 1995 et 2005 une réduction de 10% du nombre de déplacements en voiture, et ce bien que le nombre de déplacements total ait augmenté de 23%².

L'intérêt de la réduction du nombre de déplacements motorisés dans la ville de Montréal réside dans le fait qu'elle permettra de redonner plus d'espace aux piétons et de rendre plus sécuritaires leurs déplacements. Évidemment, la réduction du nombre de déplacements de véhicules ne pourra se réaliser sans une amélioration de l'offre de service du transport collectif et la remise en question des projets d'accroissement des infrastructures routières. Dans un contexte où l'espace est limité, la réduction du nombre de déplacements motorisés devient une condition de base à partir de laquelle il sera possible de compléter les autres objectifs de la Charte du piéton.

Les moyens

Sans être exhaustifs, voici quelques moyens qui permettraient à la Ville de Montréal d'atteindre cet objectif.

Renoncer au pont de l'autoroute 25 et à l'autoroute Notre-Dame

Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal, comme plusieurs agglomérations nord-américaines, connaît une augmentation de l'utilisation de la voiture et par conséquent du nombre de véhicules sur les routes. Cette situation engendre d'importants problèmes de congestion routière. Au fil des ans, les autorités ont préconisé la construction de nouvelles infrastructures routières comme des autoroutes, des ponts ou l'élargissement de voies existantes,

² City of Vancouver. *Vancouver Transportation Plan, Progress Report*. 15 mai 2006.
<http://www.vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/20060530/documents/r1a.pdf>.

afin de pallier à la congestion et assurer une fluidité du trafic. Or, plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures en transport pour régler la congestion n'est pas la solution appropriée. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile causée par la demande induite.

La **demande induite** est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ».

Par conséquent, la congestion ne sera résolue que pour une courte période de temps malgré les investissements massifs que nécessitent des infrastructures lourdes comme un pont ou un tunnel.

Le diagnostic soutenant que l'augmentation de la capacité routière pour soulager la congestion à long terme s'avère peu efficace est aussi partagé par des organismes internationaux importants. Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats.

« La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements »³.

Même du côté de l'administration Bush on semble reconnaître que la construction de nouvelles infrastructures est une solution dépassée pour remédier à des problèmes de congestion :

« Public transportation and high-tech control of roadways is a better solution to the nation's traffic problems than more road construction. The old solution of using most federal and state transportation budgets on roadway expansion is outdated »⁴.

Un projet comme celui du prolongement de l'autoroute 25 et de la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute entraînerait une offre supplémentaire pour près de 150 000 véhicules par jour, soit l'équivalent des autoroutes 15 ou 13. C'est donc dire que ces projets mineront tout les efforts mis dans la Charte du Piéton pour favoriser les modes de transport actifs.

Réduire l'offre de stationnement au centre-ville

L'offre de stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile.⁵

À cet égard, une enquête franco-suisse, réalisée en 1996 dans six agglomérations européennes a démontré qu'entre 90 et 99% des personnes disposant d'une voiture l'utilisent lorsque le stationnement est assuré à proximité du lieu de travail. Lorsque le stationnement n'est pas

³ CEMT et OCDE, Rapport du projet : Transport urbains et développement durable, 1995.

⁴ Discours sur l'avenir du système de transport aux États-Unis prononcé devant le Congrès par Norman Y. Mineta, Secrétaire aux transports de l'administration Bush, le 5 avril 2001.

⁵ Ministère des Transports du Québec, *Plan de gestion des déplacements*, Québec, 2000, page 48.

assuré, le taux d'utilisation de l'automobile chute considérablement en faveur du transport en commun.

À notre avis, si la Ville de Montréal veut véritablement favoriser les déplacements des piétons, elle doit procéder le plus rapidement possible à la mise en place d'une politique de réduction de l'offre de stationnement à Montréal (hors-rue et sur rue).

Selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), il y a une absence de gestion de l'offre de stationnements dans la région de Montréal. Or, cette attitude de laisser-faire a entraîné la prolifération de nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement actuels et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. Entre 1994 et 2000, plus de 5 000 places supplémentaires de stationnement ont été créées dans le centre-ville alors que l'orientation municipale en matière de stationnement visait une réduction de 3 000 places pour cette période.⁶ De plus, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places sont prévues dans les nombreux projets en cours dans la région de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt, Pavillon UQAM, École de technologie supérieure...).

Toujours selon le rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), les stationnements du centre-ville sont surexploités puisque l'on y accueille beaucoup plus de véhicules que ne le permet la capacité du site. Plusieurs stationnements ont recours à des services de "valet Parking" pour accroître le nombre de véhicules pouvant être stationnés sur leur site. « Cette pratique, qui tient plus de l'entreposage que du stationnement, est inappropriée aux stationnements de courte durée puisqu'il vise principalement une clientèle de longue durée »⁷. Or, cette pratique illégale est tolérée par les autorités municipales. De plus, selon le rapport d'orientation en matière de stationnement du service d'urbanisme de la ville de Montréal (1997), 18% des parcs de stationnement du centre-ville de Montréal sont illégaux ou sans permis d'exploitation.⁸

Enfin, la véritable efficacité d'une politique de stationnement repose sur la volonté de la Ville de Montréal de l'appliquer et de la faire respecter par les gestionnaires de parcs de stationnement sans quoi la volonté de la Ville de Montréal de réduire l'offre de stationnement et de favoriser les piétons ne demeurera, à notre avis, qu'un vœu pieux sans réel changement.

⁶ Ibid, page 19.

⁷ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 19.

⁸ Ville de Montréal, *Stationnements et terrains vagues au centre-ville*, 1997, Page 20.

Objectif 2 : Offrir des alternatives fiables, sécuritaires et efficaces au déplacement automobile

La Charte du piéton se rattache à la Vision du plan de transport selon laquelle « Montréal souhaite (...) réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ».

Parmi les objectifs mentionnés dans la charte, il est mentionné deux fois qu'il faut améliorer l'accès des piétons au service de transport en commun. Bien qu'il soit définitivement urgent de mieux aménager les abords et les intersections à proximité des stations de métro et de plusieurs arrêts d'autobus, il nous apparaît également que, lorsqu'il est question de « faire la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile », c'est toute la qualité du service de transport en commun qui doit être améliorée, et non seulement l'accès aux installations.

Les objectifs

Pour redonner la priorité aux piétons à Montréal, il faut réduire la place de l'automobile en augmentant notamment l'offre de transport en commun et les aménagements pour les transports actifs. Montréal et ses citoyens en tireraient de grands avantages : un environnement plus sain et une meilleure qualité de l'air, des conditions favorables à une meilleure santé ainsi qu'un milieu de vie plus sécuritaire et plus agréable.

Pour offrir aux citoyens de Montréal un milieu de vie où les piétons ont plus de place que les voitures, il est nécessaire de réussir à **accroître l'achalandage du transport en commun**. En 2003, la part modale du transport en commun dans la région de Montréal était de 21% (Portrait et diagnostic). Cette part modale, après s'être stabilisée quelques années, semble de nouveau être en décroissance. Or, si l'on veut freiner la croissance de l'utilisation de la voiture à Montréal, il est nécessaire de prendre les moyens pour faire croître la part modale du transport en commun.

Parallèlement à l'accroissement de l'achalandage du transport en commun, il faut également miser sur le **développement des modes de transports actifs**, c'est-à-dire principalement la marche et le vélo. En plus d'être bénéfiques pour la santé et de répondre à une préoccupation croissante en matière de santé publique, les transports actifs contribuent à créer un milieu de vie agréable pour tous. Ils sont également nécessaires afin de diminuer les émissions de GES attribuables au secteur des transports.

Des objectifs clairs et des cibles précises devraient donc être élaborées par la Ville de Montréal. Il peut s'agir d'objectifs et de cibles liés à l'accroissement de la part modale des transports actifs, ou encore liés aux aménagements à mettre en place. Une cible pourrait donc être, par exemple, de doubler le nombre de kilomètres de pistes cyclables à Montréal au cours des prochaines années. Pour y arriver, il faudra nécessairement arrêter de donner la priorité absolue aux voitures.

Les moyens

Augmenter l'offre de transport en commun

À Montréal, les usagers du transport en commun ont subi en janvier 2006 une cinquième hausse de tarifs depuis 2002. Des hausses représentant une augmentation cumulative de 14,50 \$, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie. D'autre part, l'offre de transport en commun a connu une baisse de 760 000 heures de service entre 1995 et 1999, soit une baisse de 15,6 % au cours de cette période.

Malheureusement, ces augmentations de tarifs et la réalité socio-économique des Montréalais font en sorte que bien que les tarifs de la STM soit encore parmi les plus bas, les augmentations de tarifs de 2003 ont entraîné, selon la STM, la perte de près de 4 000 usagers alors que la vision du Plan de transport de la Ville de Montréal consiste « à réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun... »

Évolution des tarifs à la STM (CAM)

En date du	Titre	Tarifs	Variation annuelle
1 ^{er} janvier 2001	CAM	48,50\$	
1er janvier 2002	CAM	50,00 \$	+3 %
1er janv. 2003	CAM	52,00 \$	+4 %
1er juillet 2003	CAM	54,00 \$	+3,8 %
1er janv. 2004	CAM	59,00 \$	+9,3 %
1er janvier 2005	CAM	61,00 \$	+3,4 %
1er janvier 2006	CAM	63,00\$	
Total :		11,00 \$	+30 %

Dans l'éventualité de nouvelles hausses de tarifs et d'une poursuite de la dégradation des services de transport en commun, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'usagers du transport en commun qui délaisseront le transport collectif pour engorger davantage le réseau routier et ainsi dégrader les conditions de circulation des piétons.

Se doter d'un plan de développement des réseaux piétonnier et cyclable et le mettre en oeuvre

Les mesures visant à permettre un usage accru des transports actifs proposées dans le projet de Charte du piéton ne sont pas encadrées par un plan d'ensemble. Elles ne visent pas non plus à accroître de façon spécifique le recours aux transports actifs mais plutôt à améliorer les conditions de ceux qui les utilisent déjà.

Pourtant, une Charte du piéton doit contribuer non seulement à améliorer les conditions dans lesquelles se pratiquent les transports actifs, mais également **favoriser l'aménagement d'infrastructures permettant d'accroître la part modale de ces modes de transport alternatifs.**

Objectif 3 – Donner la priorité aux piétons dans l'aménagement urbain

En plus de réduire l'utilisation des véhicules et d'accroître l'offre pour les déplacements en transport en commun, à pied et à vélo, il est également nécessaire, pour redonner la priorité aux piétons, de revoir la façon de faire de l'aménagement urbain à Montréal. C'est donc toute la façon de planifier et de concevoir l'aménagement urbain qui doit être modifiée. Devant l'augmentation de la congestion routière, il ne suffit plus de construire de nouvelles routes; il faut avant tout offrir des solutions de remplacement attrayantes par le biais du transport en commun, du vélo ou de la marche.

Il est maintenant plus que temps de changer de paradigme face à l'automobile : il nous faut passer d'une approche de fluidité de la circulation où les véhicules ont priorité partout et peuvent se disperser sur l'ensemble du réseau routier montréalais à une approche d'apaisement de la circulation visant à donner de l'espace aux piétons, à concentrer la circulation de transit sur les artères, à favoriser le partage des voies avec les autres modes de transport et à redonner aux rues résidentielles la quiétude à laquelle les résidents ont droit.

Les objectifs

Redonner la priorité aux piétons à Montréal passe notamment par un **meilleur partage des voies de circulation entre les différents usagers** que sont les véhicules, les cyclistes et les piétons. Les normes utilisées pour la construction des rues au cours des dernières décennies ont fait en sorte que l'espace réservé aux véhicules est très grand, et celui pour les piétons et les cyclistes très petit ou même inexistant. Cependant, des voies de circulation plus étroites amènent une vitesse réduite des véhicules, des risques d'accident moins élevés, et ce sans nuire à la fluidité puisque ce sont surtout les intersections qui limitent la fluidité et non la largeur des voies. Ce faisant, de l'espace est libéré pour les autres usagers de la rue, permettant ainsi un meilleur partage de la rue et une plus grande sécurité pour les cyclistes et les piétons.

Redonner la priorité aux piétons passe également par un **réaménagement des rues de manière à diminuer la circulation de transit dans les quartiers résidentiels**. En effet, étant donné l'augmentation du nombre de véhicules sur la route, certains quartiers centraux de Montréal ont à faire face aux heures de pointe à une importante circulation de transit dans les rues résidentielles. De nombreux automobilistes évitent les artères qui ne suffisent plus à contenir la circulation. Dans certains arrondissements, la circulation de transit représente plus de la moitié de la circulation dans l'arrondissement. Cela contribue notamment à accroître le sentiment d'insécurité des résidents qui sont moins portés à recourir à des modes de transport actifs tels que la marche et le vélo, pourtant bénéfiques pour eux et pour l'environnement. À une époque où la sédentarité fait des ravages au niveau de la santé et contribue à accroître les risques d'obésité, on souhaiterait plutôt un contexte permettant l'accroissement des modes de transport actifs.

Les moyens

Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation

La mise en place de mesures d'apaisement de la circulation permet d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus d'un meilleur partage des voies de circulation et d'une diminution de la circulation de transit dans les rues résidentielles, en plus de permettre de réduire la vitesse des véhicules.

L'apaisement de la circulation, également appelé modération de la circulation ou « traffic calming », consiste à **aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation**, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter. Concrètement, l'apaisement de la circulation permet de **réduire la vitesse des véhicules automobiles, de dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles, de favoriser un partage des voies entre les différents modes de déplacement, de minimiser les conflits entre les usagers de la rue et, en conséquence, de rendre un quartier plus convivial.**

L'apaisement de la circulation représente donc un ensemble de mesures qui peuvent être mises en place de façon à ce que la rue d'un quartier résidentiel ressemble plus, aux yeux des automobilistes, à un espace partagé entre différents utilisateurs et inséré dans le cadre de vie des résidents. Son efficacité tient au fait qu'elle permet de réduire la largeur des chaussées, de créer un effet visuel de rétrécissement de l'espace disponible pour le véhicule, de créer des inconforts physiques lorsque le passage se fait à trop haute vitesse, bref, elle permet de signifier au conducteur, en réduisant sa zone de confort, qu'il n'est pas seul dans son royaume. Ultimement, c'est l'amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la rue et de la qualité de vie des résidents du quartier qui sont visées.

Des mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place rapidement, notamment en **intégrant l'apaisement de la circulation dans les travaux de réfection déjà prévus, en utilisant les budgets déjà disponibles** tels que le 500 M\$ prévu pour la réfection des rues, ainsi qu'en **prévoyant des sommes pour l'apaisement de la circulation** dans les prochains programmes triennaux d'immobilisation. Ceci dit, il faut aller plus loin et insérer les mesures locales d'apaisement de la circulation dans un plan d'ensemble à l'échelle des quartiers.

D'ailleurs, en matière d'apaisement de la circulation, des actions ont déjà été accomplies à Montréal. Afin d'en avoir une idée plus juste, le CRE-Montréal a élaboré, au printemps 2006, un répertoire des mesures d'apaisement de la circulation qui couvrait 7 arrondissements des quartiers centraux de Montréal. Ce répertoire a permis de constater que des mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place au cours des dernières années, et ce dans chacun des arrondissements bien que de façon inégale.

Cependant, le répertoire a également permis de constater que, **bien que quelques beaux projets aient été élaborés, de façon générale les mesures d'apaisement de la circulation mises en place à Montréal le sont de façon ponctuelle, pour répondre à des demandes de citoyens, sans véritable planification au niveau d'un quartier. De plus, le nombre et le type de mesures demeurent plutôt limités.**

Il est donc souhaitable de développer une approche globale qui permettrait de structurer les actions locales.

Approche globale de hiérarchie du réseau routier

Une approche globale de hiérarchisation du réseau routier permettrait de définir clairement le rôle de chaque voie, qu'elle soit une rue locale, une rue locale collectrice ou une artère, et de préciser les caractéristiques de circulation telles que le volume et la vitesse des véhicules qui devraient y être associées. Une fois ces éléments précisés, il devient possible d'orienter les travaux d'aménagement et de réfection afin qu'au fil du temps, chaque rue ressemble de plus en plus à ce qu'elle devrait être selon son rôle dans la hiérarchie globale.

Une telle hiérarchisation des rues est également un préalable à l'élaboration et la mise en œuvre, par chaque arrondissement, d'un plan local de déplacement qui permettrait de diminuer la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et de mieux partager les rues entre les différents usagers que sont les véhicules, les cyclistes et les piétons. D'ailleurs, à l'exemple de Vancouver, Montréal devrait se fixer comme objectif qu'à terme, chaque quartier ait son plan local de déplacement, permettant ainsi d'insérer la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation dans un cadre global et cohérent. L'arrondissement Plateau Mont-Royal a entrepris récemment une telle démarche, dont les premiers résultats sur le terrain devraient se faire sentir à l'automne 2007.

Encadrer et soutenir l'élaboration de plans locaux de déplacement

La Ville de Montréal indique dans le projet de Charte du piéton que chaque arrondissement et chaque ville reconstituée devra entreprendre l'élaboration d'un Plan d'action et de mise en œuvre de la Charte. Parce que les arrondissements sont responsables des rues locales, il est en effet nécessaire qu'ils contribuent à la mise en œuvre de la Charte du piéton. Ceci dit, la Ville doit prendre garde de ne pas fixer des objectifs aux arrondissements sans leur offrir également l'encadrement et le soutien financiers nécessaires. Par ailleurs, **les plans d'action des arrondissements doivent s'insérer à l'intérieur d'une planification globale et cohérente, basée sur des objectifs clairs**. Nous croyons donc que les plans d'action doivent s'appuyer sur un plan local de déplacement à l'échelle de l'arrondissement ou de ses quartiers.

Nous croyons également que la Ville de Montréal doit encadrer la réalisation de ces plans de déplacement en proposant des procédures à suivre lors de l'élaboration et la mise en œuvre des plans, notamment au niveau des méthodes d'établissement des priorités d'action et au niveau des modalités de participation de la population au processus d'élaboration du plan. Par exemple, la Ville de Vancouver a établi, en 1999, des procédures relatives à l'établissement des priorités d'action, à la consultation des résidents et au pourcentage d'approbation requis pour mettre en œuvre les propositions retenues⁹.

Enfin, puisque l'application concrète de la Charte du piéton se fera en bonne partie par l'entremise des arrondissements, il est fondamental qu'un soutien financier suffisant soit prévu de façon récurrente pour la période d'élaboration et de mise en œuvre des plans de déplacement. **Pour véritablement redonner la priorité aux piétons dans l'aménagement urbain montréalais, il ne suffit plus d'agir de façon ponctuelle et sans planification, mais bien de dégager les sommes et le personnel nécessaires à une planification cohérente des déplacements et à la mise en œuvre des moyens retenus pour atteindre les objectifs.**

⁹ City of Vancouver. *Administrative Report. Neighbourhood Traffic Calming Plans – Priorities and Process*, 6 octobre 1999. <http://vancouver.ca/ctyclerk/cclerk/991102/tt3.htm>

Conclusion

Pour conclure ce mémoire, nous reprenons quelques idées qui nous apparaissent fondamentales :

- 1- Pour le CRE-Montréal, l'engagement de la Ville de Montréal de mener à terme une démarche d'élaboration et de mise en œuvre d'une Charte du piéton constitue une bonne occasion de **redonner la priorité au piéton dans l'aménagement urbain**;
- 2- Le CRE-Montréal se réjouit donc de la volonté de la Ville de Montréal d'adopter une première Charte du piéton à Montréal mais trouve insuffisant les **moyens proposés pour assurer sa mise en œuvre**. Pour le CRE-Montréal, l'intérêt principal d'une Charte du piéton réside dans la possibilité d'intégrer des principes d'aménagement dans les pratiques de la Ville de Montréal afin d'amener des **changements concrets dans l'aménagement de nos rues et de nos quartiers**, afin de véritablement redonner la priorité aux piétons à Montréal;
- 3- Pour le CRE-Montréal, les mesures proposées visant à améliorer les aménagements existants pour les piétons sont nécessaires mais ne suffisent pas pour changer la situation actuelle des piétons puisque **le véritable problème réside dans l'augmentation constante du nombre de déplacements automobiles** à Montréal;
- 4- Il est donc essentiel de fixer des objectifs précis de réduction du nombre de déplacements automobiles et de prendre les moyens nécessaires pour les atteindre. Selon nous, **il est impossible d'améliorer véritablement l'environnement piéton sans s'attaquer au nombre de véhicules qui circulent dans nos rues**;
- 5- Il est par ailleurs nécessaire de mener une **réflexion sur l'ensemble du réseau routier montréalais** afin d'identifier les artères où doit être concentrée la circulation de transit ainsi que les rues locales où l'on doit restreindre les débits et les vitesses de circulation;
- 6- Par ailleurs, afin de **rendre la ville plus accessible, plus agréable et plus sécuritaire pour les piétons**, les services municipaux montréalais devront mettre en place des aménagements pour civiliser les utilisateurs du réseau routier, notamment des **mesures d'apaisement de la circulation**, et ce particulièrement dans les rues résidentielles;
- 7- Un important **changement de paradigme** doit s'opérer dans la façon d'aménager les rues de Montréal : **il nous faut passer d'une approche de fluidité de la circulation à une approche d'apaisement de la circulation** visant à donner plus d'espace aux piétons, à concentrer la circulation de transit sur les artères, à favoriser le partage des voies avec les autres modes de déplacement et à redonner aux rues résidentielles la quiétude à laquelle les résidents ont droit;
- 8- La Ville de Montréal doit **travailler de concert avec les arrondissements** afin de déterminer **les stratégies et les moyens** à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif de redonner la priorité aux piétons à Montréal.