



Notes pour une allocution du FJÎM
Assemblée publique sur la charte du piéton de Montréal
22 août 2006

Mesdames et messieurs, citoyens et membres de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, Bonsoir.

Il me fait plaisir d'être présent ce soir au nom des membres du FJÎM. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM) est un organisme de concertation qui touche plus de 500 groupes jeunesse établis sur l'ensemble du territoire. Sous l'égide de la Conférence régionale des élus de Montréal, il coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes. Ses membres proviennent des milieux étudiant, socio-économique et communautaire, des arts et de la culture ainsi que des sports et loisirs.

Ayant déjà participé aux consultations publiques organisées par la Ville de Montréal dans le cadre de la constitution du plan d'urbanisme ainsi que pour la première étape du plan de transport, il était tout naturel pour le FJÎM d'être présent aujourd'hui pour contribuer à la réflexion sur le développement d'une charte du piéton. Nous sommes heureux de constater que l'administration actuelle intègre à sa vision du développement de Montréal la primauté du piéton et des transports actifs dans l'espace urbain. Nous souhaitons saluer l'initiative de la Ville à cet égard.

Les membres du FJIM sont convaincus que les modes de transport actifs ont un rôle important à jouer pour améliorer la situation du transport à Montréal et la qualité de vie des résidents, surtout pendant la saison estivale. Or, la pratique de la marche et du vélo déclinent régulièrement à Montréal, ayant connu une baisse de 1,7 % entre 1998 et 2003¹. Il est maintenant crucial d'améliorer les conditions de pratique du vélo et de la marche, plus précisément l'accessibilité, l'efficacité et la sécurité de ces modes de transport.

Les infrastructures utilisées par les piétons doivent être améliorées pour assurer la sécurité de ces derniers ainsi que pour offrir des conditions favorisant une plus grande pratique de la marche. Il ne faut pas oublier que la marche constitue un mode de transport complémentaire essentiel pour les très courtes distances, notamment au centre-ville. Une étude récente (réalisée par l'Association d'études canadiennes) démontrait que 7,4% des employés montréalais se rendaient sur leur lieu de travail à pied, soit la plus forte proportion de toutes les villes Nord-Américaines! Nombre de mesures pourraient être favorables à ces citoyens. **Certains trottoirs du centre-ville pourraient notamment être élargis par la récupération d'une partie de l'espace en ce moment dédié à l'automobile.**

¹ AMT, Enquête Origine-Destination 2003, Faits saillants.

Afin d'améliorer la qualité de vie des Montréalais, surtout dans les secteurs de la ville où la présence de l'automobile se fait beaucoup sentir, **le Forum jeunesse de l'île de Montréal est également favorable à la transformation de certaines artères du centre-ville et des quartiers centraux en rues piétonnières de façon permanente ou saisonnière selon les cas.** Dans l'optique où l'usage de la voiture doit être réduit pour accéder au centre-ville, nous croyons qu'une telle transformation servira la vision de l'administration concernant le plan de transport. Quant aux craintes de certains commerçants pour l'achalandage des commerces, nous ne croyons pas qu'elles vont se réaliser à long terme.

Le projet de transformer la rue Mont-Royal en rue piétonne est sérieux et de plus en plus largement appuyé. Ce projet a de nombreux mérites et profiterait largement à la qualité de vie de son quartier, tant au point de vue environnemental que social. Il n'est toutefois pas le seul qui devrait être étudié. En effet, la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal pourrait aussi profiter d'un tel projet. Une initiative qui améliorerait la qualité de l'air, la préservation des bâtiments anciens (que la pollution attaque agressivement) et l'attrait touristique. **Une étude de faisabilité doit donc être prévue au plan de transport pour tout projet sérieux de transformation d'une rue en voie piétonne permanente, saisonnière ou occasionnelle.**

L'amélioration des conditions offertes aux marcheurs repose également sur des dizaines de petites initiatives réparties à des emplacements stratégiques et fondées sur l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers fortement résidentiels de la Ville.

Rappelons par exemple qu'entre le Plateau Mont-Royal et le quartier Rosemont/Petite-Patrie, le chemin de fer impose aux piétons un désagréable passage par des viaducs lorsqu'ils désirent circuler. **Un projet de passages piétonniers aux chemins de fer pourrait faire partie du plan de transport de la ville et faire l'objet d'ententes avec le gouvernement fédéral et les partenaires privés.** Pour des raisons de sécurité, les piétons ne se sentent pas rassurés par les viaducs, des infrastructures qui laissent peu de place aux trottoirs. De plus, certaines personnes percent illégalement les clôtures, créant de fait de tels passages, fort appréciés par les résidentes et résidents du voisinage qui les fréquentent comme alternatives aux viaducs. Cette pratique pourrait donc être remplacée par une série de "portes" permettant le passage sur le chemin de fer, avec des mécanismes semblables à ce qu'il y a dans toutes les autres villes du Québec où le train passe. En effet, le train de Via Rail entre Montréal et Québec passe en plein coeur de Drummondville sans limiter la circulation piétonne sur sa voie autrement que par de petites barrières automatiques indiquant quand un train arrive. Pourquoi en serait-il autrement à Montréal?

Au FJÎM, nous ne sommes pas des experts de l'aménagement et de l'architecture urbaine. Cela ne nous empêche toutefois pas, comme vous le voyez, d'être à l'écoute des besoins exprimés par nos concitoyens et de lancer des idées simples et pragmatiques pour le développement **concret** de Montréal comme ville par excellence des transports actifs. C'est dans cet esprit, selon nous, que la future charte du piéton et le plan de transport doivent être constitués.

Soyez assurés que nous appuierons les élus montréalais dans de telles initiatives car nous sommes conscient de l'ampleur des obstacles auxquels peuvent faire face ceux qui souhaitent ainsi transformer la vision du développement urbain, et prendre à l'automobile sa primauté pour la redonner aux piétons et aux cyclistes. Le réaménagement des trottoirs et des espaces dédiés aux piétons, la limitation de la vitesse automobile, la création de voies entièrement piétonnières sont des démarches nécessaires au développement de Montréal, mais elles exigent

du courage et de la détermination.

Notre appui restera toutefois fonction de l'ardeur de votre volonté politique et tributaire des réalisations concrètes. La vision que vous allez développer ne doit pas s'exprimer que sur du papier. Laissez nous vous rappeler à cet égard, qu'en matière de transport actif, les inquiétudes sont légitimes lorsqu'on fait le bilan des réalisations des récentes administrations municipales. Alors que des engagements clairs pour le développement des pistes cyclables ont été martelés au cours des campagnes électorales de 2001 et 2005 et qu'un plan d'accès à vélo au centre-ville a été annoncé en avril 2005, les travaux concrets tardent à être réalisés. Les Montréalais ne disposent toujours pas d'un axe cyclable reliant le centre-ville d'est en ouest, par le Boulevard Maisonneuve. Autant que le plan d'accès à vélo au centre-ville et que toutes les annonces pour le développement du transport actif, les mesures incluses dans la future charte du piéton **doivent vraiment et rapidement voir le jour !**

En terminant, laissez moi vous remercier pour une autre consultation toujours bienvenue et vous souhaiter bonne chance pour la suite de vos travaux !



Vincent Ranger
Président
Forum jeunesse de l'île de Montréal

Renseignements :

Pierre-Alain Benoît
Chargé de projets
Forum jeunesse de l'île de Montréal
Conférence régionale des élus de Montréal
1550 Metcalfe, suite 810
Montréal, Québec
H3A 1X6
514-842-2400 poste 2566