

QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LA « CHARTE DU PIÉTON »

Michel Barcelo, OUQ, MICU

Comportement des piétons

On reproche aux piétons leur manque de discipline. Je prends pour exemple la rue Sainte-Catherine où ils s'aventurent trop souvent à traverser les rues perpendiculaires sur feu jaune ou rouge. Or, à mon avis, ce sont les feux qui sont le problème. En effet, la largeur des îlots ayant front sur Sainte-Catherine est relativement faible, et, en installant des feux de circulation à chaque intersection, on oblige les piétons à interrompre trop fréquemment leur marche ou au contraire à être tentés de violer le feu rouge ; alors qu'on encourage les automobilistes à se comporter comme s'ils étaient sur de grandes artères alors que ce n'est certainement pas le cas sur Bishop, Crescent, etc. Dans ces cas précis, toute la circulation artérielle Nord_Sud ou Sud-Nord pourrait s'écouler facilement par les rues Guy et Peel, et on pourrait se contenter de stops sur Mackay, Bishop, Crescent, Drummond, Stanley et même De La Montagne, puisque aucune de ces rues n'a de débouché au Nord en raison du mont Royal. Actuellement, ce ne sont pas des artères de toute façon, mais plutôt des voies locales qui servent de raccourcis en mêlant inutilement la circulation artérielle à la circulation locale. Je ne crois pas que les piétons traversent aussi imprudemment Guy ou Peel que Bishop ou Crescent ; c'est donc qu'ils savent distinguer une artère d'une rue locale et j'espère que le Plan de transport saura le faire bientôt.

D'autres segments de Sainte-Catherine et d'autres artères (comme des segments de Van Horne ou d'Henri-Bourassa), d'autres rues locales transformées en artères par l'abus des feux tricolores pourraient être évoqués. Tout cela pour conclure qu'un réexamen de l'abus des feux tricolores devrait être à l'ordre du jour. Une politique de « pas de feux tricolores à l'intersection d'une artère avec des distributrices locales ».

Comportement des automobilistes

Les automobilistes et leurs passagers sont, par définition, des piétons qui se promènent en voiture. Et ils doivent souvent vivre eux-mêmes les contradictions qui sont associées à ce double rôle. Prenons le cas de l'accès au parc Mont-Royal : un immense parking qui nous prive d'une grande portion du parc,

avec des accès piétons assez mal organisés à l'intérieur même du parking et surtout vers l'extérieur (quand on doit traverser le chemin Camilien-Houde, par exemple). Tout autour du mont Royal, on retrouve les mêmes contradictions aux intersections Côte-des-Neiges/Remembrance, Côte-des-Neiges/Docteur-Penfield, Peel/Des Pins, Côte-Sainte-Catherine/Mont-Royal, par exemple, et on les vivra bientôt à nouveau à la nouvelle intersection Du Parc/Des Pins. Ces contradictions proviennent des nombreuses bretelles qui obligent souvent les piétons à faire une longue traversée, en deux temps non synchronisés, de l'une des artères en cause. Si vous êtes d'accord avec l'interdiction de virage à droite sur feu rouge, ces bretelles contredisent votre louable intention. Vous devriez adopter une politique de « pas de bretelles aux intersections urbaines ».

Si les automobilistes n'arrivent pas à se reconnaître dans les piétons qu'ils croisent, c'est peut-être aussi que les cours de formation et les examens de la SAAQ ne sont pas adéquats ou que la Police ne donne pas les contraventions qu'elle devrait donner, aux piétons comme aux automobilistes.

Michel Barcelo, OUQ, MICU

Professeur titulaire retraité

Responsable administratif des stages en milieu de travail

Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Téléphone 1 : 514-286-8222 (domicile)

Téléphone 2 : 514-343-6893 (avec boîte vocale)

Adresse postale : 604-1460, avenue Docteur-Penfield

Montréal (QC), H3G 1B8 CANADA