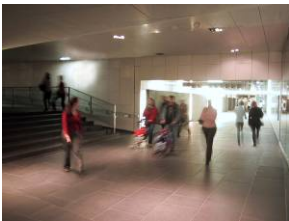




Mémoire du Quartier international de Montréal sur la Charte du piéton du Plan de transport de Montréal

Assemblée publique du 22 août 2006



C'est avec grand plaisir que le Quartier international de Montréal a pris connaissance de l'initiative que constitue la Charte du piéton de Montréal. Les villes, surtout en Amérique, sont depuis plusieurs décennies tournées et organisées autour de l'automobile, tant et si bien qu'aujourd'hui, même les normes municipales sont davantage tournées vers l'automobile que vers le piéton.

L'adoption d'une charte pour les piétons doit donc être clairement présentée comme la nouvelle base de la structure de déplacement au centre-ville, car jamais le piéton ne pourra affronter un mode de déplacement et un lobby aussi forts que ceux de l'automobile.

De par ses interventions sur le domaine public, le Quartier international de Montréal a concrètement modifié l'espace urbain d'un secteur en redonnant aux piétons la place qui leur revient et ce, sans créer de problèmes de circulation automobile. Bien plus qu'une théorie, une simple visite du projet du Quartier international et une analyse des données d'achalandage de la Société de transport de Montréal (STM) démontrent sans l'ombre d'un doute que la qualité des aménagements au centre-ville passe avant tout par l'humain et non pas l'automobile.

La Charte peut devenir une voix pour les piétons, mais aucun lobby n'est actuellement en place pour défendre cette « plus petite unité » des modes de déplacement qui touchent l'ensemble de la population. Alors que le CAA défend les droits des automobilistes, que Vélo-Québec défend celui des cyclistes et que Transport 2000 fait la promotion du transport en commun, aucun lobby « PRO piéton » n'est actuellement présent à Montréal. Pour que la Charte se développe et affirme le parti pris piéton que la Ville doit prendre, l'administration municipale devra réfléchir sur les mécanismes qui assureront que les projets piétons ne soient pas toujours écartés au profit de ceux avancés par les autres lobbys.

Être piéton

Toute personne est avant tout un piéton. Être piéton, à moins d'un handicap, est une forme universelle de déplacement, à la portée de tous et démocratique. Le travailleur, qu'il accède ou non au travail en voiture, redevient piéton dès qu'il sort pour fumer une cigarette ou aller luncher. Il est donc important de statuer clairement que la marche est **l'activité la plus accessible et la plus universelle**.

D'ailleurs, le piéton est le seul utilisateur du domaine public à pouvoir apprécier, à tout moment, la ville avec son activité, ses commerces, ses odeurs et son animation. À ce titre, le piéton doit être vu comme le plus grand défenseur de la ville, parce que son expérience sensorielle est complète et ce, à tout moment. On peut donc affirmer, sans exagérer, qu'il y a un lien direct entre la qualité de

vie d'une ville et le confort de ses piétons. C'est pourquoi, l'aménagement des trottoirs doit intégrer des standards de qualité plus élevés, favorisant le confort et la qualité de l'expérience du piéton.

Le visiteur découvre presque toujours une ville à titre de piéton. La qualité de l'expérience piétonne représente très souvent le souvenir et l'image que le visiteur gardera d'une ville. **Le visage de Montréal doit avant tout être positif pour les piétons**, avant de l'être pour les automobilistes.

Les objectifs et les champs d'application de la présente Charte énumèrent des mesures à prendre¹ pour faciliter le déplacement des piétons :

- assurer des cheminements dénués d'obstacles;
- éliminer les conflits découlant de la présence des équipements permanents et saisonniers;
- uniformiser les surfaces des trottoirs;
- corriger les déficiences du réseau de drainage;

Nous proposons de pousser plus avant la réflexion en cours, en portant une attention particulière à certains aspects tel que le fait d'assurer que les aménagements piétons ne viennent pas « briser » l'automatisme² de la marche.

L'un des plaisirs de la marche, par rapport aux autres modes de transport, est la liberté de pensée qu'elle nous offre. Comme la marche est un automatisme, le piéton a tout le loisir de regarder le paysage, s'arrêter devant une vitrine, apprécier les odeurs ou écouter le clapotis des fontaines. Des aménagements intégrant des éléments contraires ou inadéquats (Exemples : une rue à sens unique avec une bande cyclable à contresens, des trottoirs en mauvais état, du mobilier urbain dans la zone déambulatoire, etc.) rompent l'automatisme du piéton, qui n'a d'autre choix que d'être sur ses gardes dans un domaine qui lui est pourtant officiellement destiné. Le stress ainsi occasionné porte certainement ombrage aux bénéfices, aux plaisirs et à la détente généralement liés à la marche.

Dans le contexte du vieillissement de la population et de la retraite des « Baby Boomers », la marche, par son accessibilité et ses vertus pour la santé, devient un mode de déplacement privilégié. Le retour au centre-ville des couples, après le départ des enfants, redéfinit l'emploi de l'automobile au centre-ville. Un résident du centre-ville prendra sa voiture pour aller à la campagne, mais sera un piéton pour ses déplacements quotidiens. D'ailleurs pour ces besoins occasionnels, certaines initiatives d'accès temporaires à des automobiles tendent à prendre de l'expansion.

¹ Ville de Montréal, juin 2006, Charte du piéton – Document de consultation

² PERREault, Mathieu, La Presse – La Recherche, 17 juillet 2006, Les automatismes de la conduite – Cahier L'auto p.9

Réaménager la ville en fonction du piéton

L'évolution de la ville, au cours du dernier siècle, a laissé une place prépondérante à la voiture. Les aménagements passés ont donc grevé l'« espace trottoir » pour le donner aux automobilistes. Aujourd'hui, dans un contexte de développement du transport en commun et de valorisation des déplacements « verts », on doit redéfinir l'espace urbain en fonction de cette nouvelle réalité. Il est donc important d'avoir un parti pris piéton, parce que des choix nouveaux et difficiles devront se faire à même les emprises existantes et au détriment des autres modes de transport.

Notre expérience du projet du Quartier international de Montréal (QIM) nous a appris que la valorisation du piéton, comme base de construction d'un projet urbain, permettait de bonifier et d'assurer le succès d'un grand projet de réaménagement. Alors qu'une voie de circulation ou une bande cyclable sont avant tout des espaces de passage, le trottoir doit intégrer des éléments d'animation et de détente.

En effet, ce parti pris piéton a grandement influencé l'aménagement du QIM :

- Surfaces piétonnes augmentées de 40 % (élargissement de tous les trottoirs, réaménagement et création de places publiques);
- Réseau piétonnier intérieur consolidé afin de relier les deux sections existantes;
- Augmentation des accès au métro via le réseau piétonnier ;
- Aménagement des trottoirs intégrant des corridors piétons, libres de tout obstacle;
- Intersections munies de feux piétons avec décompte et phase piétonne réservée;
- Traverses piétonnes larges en béton, en continuité avec le cheminement des trottoirs;
- Aménagement des fonds de trottoirs sur le domaine privé, en collaboration avec les propriétaires, afin d'élargir encore davantage l'espace déambulatoire (confort et sécurité);
- Plantation serrée en bordure de rue, afin de créer un sentiment de confort et de sécurité;
- Installation de pavés au sol augmentant la luminosité du corridor piéton et la qualité de l'expérience de déplacement;
- Installation de luminaires intégrant une source lumineuse dédiée aux piétons (une première à Montréal).



Certains pourraient prétendre que la plupart de ces interventions sont avant tout « cosmétiques », mais la satisfaction des utilisateurs du QIM et l'engagement financier des propriétaires privés du secteur (pour plus de 8M \$ dans le domaine

public) prouve que la qualité de vie et le confort du secteur y sont directement liés. De plus, l'analyse des données d'achalandage du métro prouve que l'investissement dans les aménagements urbains, pensés à l'échelle du piéton, porte fruit de façon éloquent. En effet, depuis 1999, les trois stations de métro desservant le QIM ont connu une hausse d'achalandage de près de 13 %, alors que les autres stations du centre-ville connaissaient des progressions de moins de 2 %³.

Non seulement le parti pris piéton nous a permis de changer ce secteur délaissé de la ville, mais il a contribué à changer les habitudes de déplacement des travailleurs dans un secteur émergent du centre-ville.

De nouvelles façons de faire qui exigent des changements de mentalités

Nous maintenons que l'intervention du QIM est la preuve d'un passage réussi entre des aménagements priorisant l'automobile au détriment des piétons et ceux priorisant le piéton dans le respect des autres modes de déplacement. Toutefois, force est d'admettre qu'un tel changement de paradigmes ne se fait pas sans heurts et sans résistances. Cette réalité nous est encore apparue dans le cadre du projet de réaménagement de la rue McGill et ses abords entre les rues Saint-Jacques et de la Commune. En effet, malgré les succès de nouvelles pratiques implantées dans le cadre d'un projet bénéficiant à l'ensemble des parties prenantes, on ne peut que déplorer qu'après de certains intervenants, il faille réitérer les principes qui les soutendent afin qu'elles puissent à nouveau être implantées dans de futurs projets.



L'élargissement des trottoirs et le maintien d'une fluidité automobile comptent parmi les principes d'aménagement sur la base desquels le QIM a fondé son action. Ces principes prennent leur source dans les besoins réels des piétons, à savoir :

- le besoin de fluidité
- les problématiques particulières découlant de la formation de pelotons
- le niveau de service (confort, sécurité)
- les comportements particuliers des flux piétonniers inégaux dans des directions opposées.

³ Données STM 2006

Pour aboutir à des projets qui seront développés à l'échelle humaine, la Charte du piéton de la Ville de Montréal ne doit pas demeurer un tissu de vœux pieux. Elle doit orienter les instances décisionnelles, teinter les cadres normatifs, d'application et de contrôle, et distinguer les aménagements de demain. À cet effet, elle permettrait de faire une place de choix au réseau piétonnier intérieur qui correspond à une réalité montréalaise originale de renommée internationale. Par le biais de la conception de réseaux piétonniers de surface en continuité et en complémentarité avec le réseau intérieur, elle permettrait également de favoriser l'accès au métro et l'utilisation des transports en commun.

Par ailleurs, on ne peut du même souffle faire la promotion de la marche et du transport en commun sur le territoire d'une ville qui tend parallèlement à garantir la priorité d'accès aux véhicules automobiles. Nous maintenons qu'on ne peut construire une ville sur la base de la desserte offerte aux travailleurs en provenance de l'extérieur (qui ne font que passer) au détriment de ses travailleurs et résidents locaux. On ne peut que déplorer les aménagements découlant de normes principalement basés sur le maintien de la fluidité routière, car plus souvent qu'autrement l'espace qui est dévolu aux piétons est de piètre qualité et il a un impact négatif sur ces derniers.

Nous encourageons tous les dirigeants et professionnels de la Ville de Montréal à prioriser la qualité de la fluidité piétonne. Ainsi, préalablement à la réalisation de tout projet, il faudrait identifier les besoins des travailleurs, des visiteurs, des résidents ou des marcheurs (seuls ou en groupes). Ces connaissances contribueront à assurer l'efficacité et la cohérence des réseaux piétonniers de surface qui doivent être à la base de toute intervention. Une ville telle que Montréal ne peut se contenter de piètres gestes de compromis pour agrémenter son domaine public de « jolis » aménagements équipés de trottoirs neufs ne répondant en rien aux besoins des utilisateurs et n'améliorant pas la desserte et la fluidité.

Par ailleurs, nous considérons que tout intervenant professionnel ou autre, appelé à travailler sur un projet piéton, devrait analyser et intégrer certaines notions concernant les mouvements piétonniers, notamment :

- les vitesses pratiquées selon les types de déplacements en fonction des flux;
- la densité des flux piétonniers;
- le débit des flux piétonniers;
- la capacité des trottoirs en fonction de la vitesse et de la densité;
- les phénomènes de dispersion;
- les mouvements canalisés;
- les réservoirs aux intersections;
- le niveau de service.

Ces notions devraient, dans tous les cas, être maîtrisées et appliquées. « Négliger ces notions contribue à effectuer une forme de discrimination »⁴. En pratique, il faut que la Charte du piéton se concrétise grâce à une véritable expertise.

L'impossibilité d'élargir les emprises au centre-ville est une réalité qu'il ne faut pas négliger. Au-delà des annonces, qui promettent la primauté du piéton dans l'espace urbain, il est important qu'une prise de position concrète décrive la façon dont cette primauté s'opérationnalisera et comment les autres modes de déplacement seront traités.

Malgré les inévitables difficultés qui seront occasionnées par le changement d'orientation annoncé, à la lumière de cette nouvelles Charte du piéton et des principes et notions s'y rattachant, nous souhaitons que les dirigeants et professionnels de la Ville de Montréal militent, notamment pour la révision des normes portant sur la largeur des chaussées, pour la révision des projets urbains visant l'intégration de voies réservées et de bandes cyclables, et pour la modification de la place faite aux différents véhicules, le tout afin d'assurer la primauté du piéton.

La géométrie idéale pour tous les modes de déplacement dans une même emprise n'existant pas. Par conséquent, nous souhaiterions que la Charte énonce clairement cette réalité et statue de façon non équivoque sur la primauté du piéton et établisse clairement l'ordre de priorité hiérarchique devant s'opérer entre les autres modes de déplacement. Il faudra notamment établir des priorités entre la fluidité des voitures et la desserte en réseau cyclable.

Nous convenons, que cette dernière démarche demande un courage politique important face aux lobbys « PRO automobiles » ou « PRO modes de déplacement actifs ». D'ailleurs, en l'absence d'association et de lobby « PRO Piéton », il importe que la Ville de Montréal encourage la formation et identifie clairement un interlocuteur crédible, promoteur et défenseur des droits et intérêts des piétons.

Actuellement, on constate qu'une certaine ségrégation de la chaussée est préconisée afin que chaque groupe ait « son espace réservé » (stationnement, voies réservées, bandes cyclables, voies de circulation). Par conséquent, il devient très difficile, voire impossible d'élargir les trottoirs et donc de faire des projet « PRO piétons ». Or, un partage temporaire ou permanent de la voie publique permet une meilleur utilisation de la chaussée (ex. : chevron cyclable sur la chaussée), mieux adapté aux réalités et aux situations, tout en rendant possible des projets améliorant la sécurité et le confort des piétons.

À cet effet, le cas de la Ville de Chicago est éloquent. Les normes de largeur de rue ont été adaptées afin d'intégrer des bandes cyclables sur la majeure partie

⁴ BOVY, PH, H, 1973, Réseaux et espaces piétonniers pp.5 et 31

des grandes artères. En diminuant la largeur et le nombre de voies de circulation pour les voitures on a pu maintenir la desserte piétonne qui y était déjà excellente. Cette dernière expérience nord-américaine a été réalisée grâce aux solutions apportées par des ingénieurs et urbanistes aux problèmes de la seconde plus grande ville des États-Unis. La Ville de Montréal doit apprendre et bénéficier de l'expérience des autres villes telles que Toronto, Chicago, Genève, Lyon et Londres. Elle ne peut se permettre de lever le nez sur de telles sources d'information.

Une orientation qui exige plus que de la bonne volonté

Nous pensons que pour beaucoup de gens, les plans piétons ou les chartes du piéton adoptées par plusieurs villes sonnent le glas d'une époque révolue où l'automobile était au centre des considérations.

Les pratiques antérieures à de telle prise de position ne peuvent plus avoir cours sans avoir préalablement fait l'objet de solides analyses effectuées à la lumière des expériences « pro piéton » locales, nationales ou internationales.

Une fois les énoncés de principes complétés nous sommes bien conscient du long chemin qu'il reste à parcourir afin d'être en mesure de constater une véritable transformation à l'échelle humaine du paysage urbain.

Nous applaudissons l'initiative de la Ville de Montréal, nous la remercions de l'attention portée aux présentes et lui assurons notre entière collaboration dans le présent dossier.