

Rues pour tous

ruespourtous@yahoo.ca

4416, boul.St-Laurent #301 Montréal (QC) H2W 1Z5

Christian Boulais, M.sc. (env.)

22 août 2006

Ville de Montréal

Charte du piéton...et gros soupirs

Surtout dans sa partie centrale (moitié sud de l'ex-CUM centre, disons), Montréal doit à son histoire d'avant-guerre le fait d'être une ville assez dense pour rendre les distances de marche adéquates entre domiciles, services et parfois emplois, mais les parcours ne sont pas souvent agréables. Tout, de la géométrie des rues aux développements urbains récents genre banlieue (Shop Angus etc) est fait en fonction de la voiture.

Inutile d'insister, le problème principal du piéton et de la qualité de vie en ville est la circulation automobile qui, par son volume et/ou sa vitesse, fait de l'habitation et de l'usage de la marche (sans parler du vélo) une expérience souvent pénible et parfois carrément périlleuse.

Si on veut que Montréal soit une ville agréable à vivre et que les piétons y prolifèrent davantage, il faut remettre la voiture à sa place en ville. Dans ce but, il y a trois petites choses de rien du tout à faire :

- Les quartiers zone 30
- Canaliser la circulation de transit hors des quartiers
- Réduire l'usage de la voiture : la carotte et le bâton.

Les quartiers zone 30

La où les gens vivent, là où il y a où il devrait y avoir des piétons (et des cyclistes), incluant les artères commerciales et certaines artères de transit, la vitesse de la circulation automobile ne devrait pas dépasser 30 km/h. C'est la vitesse maximale adéquate pour le milieu urbain dense où toutes les circulations, piétonnes, cyclistes et automobiles se côtoient plus intimement. Parce que c'est à ce niveau de vitesse qu'en cas de collision avec un piéton, les risques de mortalité commencent à être graves. Mais surtout parce qu'il induit une attitude de conduite plus respectueuse des autres usagers de la rue et plus propice à éviter les accidents.

Ce niveau de vitesse (maximum 30 ou moins) peut être obtenu par les mesures d'apaisement de la circulation automobile : elles sont basées sur le fait que la rue, par son aménagement, « parle » à l'automobiliste. Si la rue est aménagée pour aller vite, il roulera trop vite, et inversement. Les mesures d'apaisement de la circulation

automobile impliquent des aménagements visant à redonner à la rue qu'elle soit résidentielle ou commerciale un caractère de milieu de vie attrayant et sécuritaire pour les piétons (et cyclistes) tout en amenant la circulation automobile à une fluidité à vitesse respectueuse de l'environnement urbain.

Pourquoi envisage-t-on cette demi-mesure inefficace qu'est la limitation générale à « 40 km/h » ? Dans les années 1990 on l'a essayé en deux zones à Montréal. On savait que de simplement changer les pancartes à max 50km/h pour une nouvelle limite de toute façon insuffisante est inutile car cela requiert une présence policière et c'est ce que l'expérience a montré. Et la ville qui revient avec ça...

Tant qu'à gaspiller les fonds public pour avoir l'air de faire de quoi à court terme qui ne changera rien, pourquoi ne pas envisager une planification visant à implanter les quartiers zone 30 ? Quartier par quartier, dans le Montréal dense, en commençant par les zones les plus amochées (Plateau notamment). Une démarche en ce sens impliquant la population trouvera alors beaucoup d'appuis. Et quand la première zone 30 fera ses preuves, tout le reste de la ville en voudra. C'est l'expérience européenne, où l'attrait de l'automobile, les lois de la nature humaine et de la physique sont les mêmes qu'ici...

Rappelons que l'intention d'implanter le maximum 30 km/h « dans les rues résidentielles » se trouvait dans le plan d'urbanisme de 1992. Ça vaut la peine les consultations publiques... On a eu seulement 14 ans pour plancher là-dessus à la ville... faut pas trop en demander...

Le quartier zone 30 signifie donc un environnement urbain rehaussé et des rues plus sûres par l'objectif maximum 30 km/h à l'aide des mesures d'apaisement de la circulation automobile. Celle-ci doivent être appliquée à l'échelle d'un quartier sur toute les rues où des gens vivent et partout où il y a des circulations piétonnes (et cyclistes). Le quartier zone 30 ne se fera surtout pas dans toute son efficacité et sa splendeur à l'aide de budgets de réfection de rue un bout par-ci un bout par là et en plus sans objectif général visant 30 km/h dans toute une zone donnée.

Par ailleurs, un quartier zone 30 est tout à fait compatible avec un très souhaitable réseau de rues piétonnes (à quand la rue Mont-Royal piétonne, rue qui réunit pourtant les conditions d'un succès ?). Avec les quartiers zone 30 parsemés de zones et cheminements piétons constitués aussi de rues apaisées on commencerait à parler de respect et de soutien aux piétons.

Canaliser la circulation de transit hors des quartiers

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame était un excellent projet s'il était question de réduire le volume de circulation automobile dans certains secteurs d'Hochelaga-Maisonneuve, et d'y réaffecter de l'espace au bénéfice des piétons et de la vie urbaine. Produit d'une consultation publique présidée par Gérald Larose dans le quartier, le projet comportait une canalisation de la circulation automobile de plusieurs

rues vers la rue Notre-Dame. La circulation automobile allait donc augmenter sur Notre-Dame, en partie parce qu'une circulation automobile ne passant plus ailleurs allait désormais s'y retrouver ... Le tout soulageant le quartier.

Le projet a été décrié comme pouvant augmenter la circulation automobile en ville et notamment au centre-ville... On a parlé d'induction de la circulation. N'importe quoi...

L'usage de la voiture augmente depuis 30 ans dans la région de Montréal et cela malgré le fait qu'aucune infrastructure majeure n'a depuis été construite. Étant donné les niveaux de congestion à Montréal s'apparentant à de la fluidité en comparaison de la situation dans la plupart des autres grandes villes d'Amérique du Nord, on peut dire qu'avec ou sans autoroute Notre-Dame, avec ou sans pont de la 25, la croissance va se poursuivre. Parce qu'avec la quantité de tuyauterie routière déjà faite mais surtout par le fait que l'habitat de la région de Montréal est essentiellement organisé en fonction de la voiture, la croissance de l'usage de la voiture n'est pas partie pour s'inverser. Elle ne dépend donc plus de la largeur des tuyaux à faire passer les autos, rendu au-delà d'un certain niveau de développement.

Ainsi l'autoroute Notre-Dame comme le pont de la 25, pourrait être inscrit dans une planification visant à réduire la capacité routière dans les quartiers pour la transférer sur la Notre-Dame et la 25. L'éminent défaut du projet de pont sur la 25 est son péage qui donne le choix à l'automobiliste entre le payer ou le contourner et continuer de dégrader l'environnement des quartiers adjacents. Aussi il n'est pas accompagné de mesures amenant le transit à choisir la 25 au lieu de passer dans ces derniers et par Pie-IX, Papineau etc.

Les autoroutes pourraient jouer un rôle dans un plan d'ensemble visant à adapter l'auto à la ville, en autant qu'elles impliquent de réduire de la capacité routière et même des accès aux quartiers adjacents. On pourrait même ajouter une organisation des rues carrément anti-transit aux quartiers zone 30, y réduisant davantage les volumes de circulation. Elle consiste à faire en sorte qu'on puisse entrer en voiture dans un quartier (et y rouler à vitesse adéquate) et en sortir, mais sans pouvoir le traverser.

Réduire l'usage de la voiture

Il faudra un débat public sur la place de la voiture dans notre société et il n'est pas certains qu'on parlera d'histoire d'amour, surtout quand on réalisera à quel point elle nous coûte cher à tout point de vue.

Chose certaine, on ne peut pas réduire l'usage de la voiture sans mesures « bâton » accompagnant des mesures « carotte ». L'expérience mondiale le prouve. Si on ne veut pas plus d'autos au centre-ville de Montréal, autoroute Notre-Dame ou pas, pont de la 25 ou pas, la Ville de Montréal doit réduire le nombre de stationnement au centre-ville. C'est drôlement plus difficile que de chialer contre ces deux projets, mais c'est la seule mesure « bâton » efficace pour réduire l'attrait de la voiture dans des axes de déplacement. Oubliez les péages et autres gadgets. Le secret du succès pro-piéton par

exemple de Portland en Oregon est la réduction de moitié du stationnement au centre-ville.

Comme le centre-ville de Montréal ne représente sauf erreur qu'un dixième de l'emploi dans la région, il est évident que l'attrait du centre-ville doit être renforcé en compensation de la baisse de stationnement, attrait auquel cette mesure pourrait contribuer en réorganisant plus d'espace au bénéfice de la vie piétonne. Mais il est clair qu'il faudrait une politique de stationnement pour tous les sous-centres de la région. On ne s'étendra pas sur les mesures « carotte », soit les alternatives qui doivent être développés sur les axes menant à ces centre et sous-centres, c'est assez évident. Disons seulement que favoriser le piéton c'est favoriser le transport en commun... et que le vélo pourrait jouer un rôle beaucoup plus grand dans les transports à Montréal, s'il y avait des quartiers zone 30 et des axes cyclables digne de ce nom sur les artères (le seul contexte où il devrait y avoir des pistes cyclables) et qui manquent cruellement.

Conclusion

Pour que les piétons prolifèrent dans leur milieu naturel qu'est la ville, il faut aménager l'espace public en fonction d'eux aux dépens de la voiture. Autrement dit, subordonner l'usage de la voiture à la vie urbaine et aux modes de transport respectueux de l'environnement urbain. Il faut voir apparaître les quartiers zone 30, et non pas de demi mesure bidon genre nouvelles pancartes à 40 km/h qui ne sont en rien un premier pas mais un pied dans la même bottine. Il faut autant que possible canaliser le trafic hors des quartiers à l'aide du réseau autoroutier et pour la bagatelle que signifie réduire l'usage la voiture, il faut une réduction importante du nombre de stationnement dans les centres de la région Montréal parallèlement au soutien des alternatives. Définitivement on est pas sortie de la banlieue, malgré tout ces Plans de ci, Déclaration de ça, Charte de ci, Accord de ça...