
Étude publique du projet de Charte du piéton de Montréal

LE COMMENTAIRE DE VÉLO QUÉBEC



Le 22 août 2006

Introduction

Vélo Québec est heureux de prendre part à la présente consultation et de pouvoir commenter le projet de **Charte du piéton**. Implanté à Montréal depuis 39 ans (1967) et actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine montréalaise. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises. Aussi, que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal) et de l'expertise technique originale (aménagements cyclables, transport actif, environnement) que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable de la Ville de Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé, dans la foulée du Sommet de Montréal, par l'implication de Vélo Québec dans le parachèvement de la voie de ceinture de l'île de Montréal et dans la réalisation du plan *Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville*.

Vélo, piéton, transport actif

Vélo Québec Association est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière en général. Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre dorénavant la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied dans la ville. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec son allié naturel, le piéton. Depuis 2004 aussi, une entente lie Vélo Québec Association et l'organisme canadien Go For Green (*Vert l'action*), dans la promotion de la marche et des transports actifs, notamment sur les trajets scolaires.

C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, dont la Ville de Montréal, le projet *Mon école à pied, à vélo!*. Il s'agit d'une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens vers l'école. Elle est associée à un volet sensibilisation et animation et conduit aussi à l'élaboration de plans de déplacement qui proposent différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied. Ces plans, en cours de réalisation, seront d'ailleurs présentés cet automne à chacune des six (6) écoles participantes situées sur le territoire de Montréal, de même qu'aux administrations des arrondissements concernés.

La déclaration : un énoncé audacieux

Au cours des dernières années, nous avons eu l'occasion de saluer et d'appuyer plusieurs bonnes initiatives de l'administration montréalaise qui peuvent contribuer chacune à leur façon à l'amélioration de la qualité de vie à Montréal. C'est le cas notamment du *Plan d'urbanisme* et du *Plan de développement durable*. Nous avons également appuyé l'énoncé du *Plan de transport*, dont nous attendons la publication finale et la mise en œuvre avec impatience. Cela a également été le cas avec la décision de Montréal d'interdire le virage à droite au feu rouge (VDFR), en 2003, puisque nous avons toujours considéré le VDFR comme nuisible pour les piétons et les cyclistes. Aujourd'hui, nous pourrions considérer qu'il s'agissait d'un prélude à l'élaboration d'une Charte du piéton...

Nous saluons évidemment l'initiative de l'administration municipale d'amorcer cette démarche qui conduira à l'adoption d'une Charte du piéton. C'est d'ailleurs une idée que nous avançons lors de notre participation à la consultation sur l'énoncé du *Plan de transport*, en septembre 2005 :

À l'exemple des villes de Toronto (2002) et de Kitchener (2005), la Ville de Montréal pourrait adopter une Charte des piétons dans laquelle elle reconnaîtrait les bénéfices de la marche et des transports actifs dans la création d'un environnement urbain de qualité. Cette plate-forme placerait la Ville en mode proactif et ferait, chaque fois qu'on intervient sur le réseau routier (construction, réfection), qu'on se préoccupe de la condition des piétons. En intégrant la dimension du transport actif, cette charte pourrait évidemment s'étendre au vélo comme l'ont fait plusieurs villes françaises regroupées au sein du Club des villes cyclables de France.¹

La marche est à la base de tous les déplacements. Dans plusieurs quartiers ou arrondissements, la marche permet d'atteindre en moins de quinze minutes plusieurs pôles d'activité sociale ou commerciale. À partir du moment où on se soucie de la qualité de l'environnement dans lequel se déplacent les piétons, on ne peut faire qu'améliorer et embellir la ville! Les villes où il fait bon marcher sont les

¹ *Étude publique du portrait et des diagnostics du Plan de transport de Montréal - Les observations de Vélo Québec. Septembre 2005.*

plus agréables et les plus belles villes du monde. Par la vitesse à laquelle il se déplace, le piéton ne peut faire autrement que de remarquer les moindres détails de l'environnement urbain.

À l'heure actuelle, même si on peut dire que plusieurs centres d'intérêt à Montréal sont théoriquement atteignables à pied, on ne peut malheureusement considérer notre ville comme un paradis pour piétons. Bien que certains comportements piétons puissent être qualifiés de téméraires, on peut penser que l'environnement n'aide pas les choses. La géométrie déficiente des carrefours, la rareté des feux prioritaires et les entraves quotidiennes pour lesquelles aucune règle claire n'existe font que les piétons ne se sentent pas toujours considérés comme des citoyens à part entière.

Le document de consultation qui a été préparé pour élaborer la Charte du piéton présente bien ces enjeux. Tout comme il présente bien le lien entre la marche et le transport en commun. C'est peut-être l'interaction entre la marche et le vélo qu'il couvre moins. Bien que les deux modes aient des particularités propres, il reste que le vélo et la marche ont plusieurs points en commun. En France, on utilise parfois même l'expression « piéton-véloce » pour essayer de rendre compte de la particularité du déplacement à vélo et établir une forme de parenté avec la marche.

Dans l'élaboration d'une Charte du piéton, nous croyons qu'il est essentiel de se soucier de cette interaction et parfois même de cette cohabitation entre cyclistes et piétons. En matière de courtoisie à l'égard des piétons, il est certain que les cyclistes ont un peu de chemin à faire. On peut supposer qu'à partir du moment où les cheminements seront clarifiés, à la fois pour les cyclistes et piétons, la situation s'améliorera.

Un meilleur respect mutuel est essentiel, autant en termes de sécurité, bien sûr, que de qualité des rapports entre citoyens non motorisés. Ensuite, il faut voir comment cyclistes et piétons peuvent partager certains espaces (les carrefours, par exemple) et types d'aménagements (ponts, viaducs, rues calmes, etc.) et comment on peut les éduquer à le faire adéquatement. Nous croyons que cela est possible et même souhaitable. Voici quelques exemples qui, s'ils sont bien concrétisés, peuvent favoriser un bon voisinage des cyclistes et des piétons :

Viaducs et tunnels

On trouve à Montréal de nombreux viaducs et tunnels munis de trottoirs. Plusieurs de ces infrastructures sont aussi utilisées par les cyclistes étant donné les environnements souvent hostiles qu'ils traversent. À notre avis, une Charte du piéton devrait prévoir un programme de restauration de ces infrastructures qui permettrait de :

- définir une utilisation partagée et bien organisée des piétons et des cyclistes;
- créer un espace beaucoup plus convivial à la fois pour les piétons et les cyclistes. Une forme de verdissage (vignes, plantes grimpantes, etc.) pourrait être envisagée, à l'exemple de la Promenade plantée, à Paris, créant ainsi de nouveaux corridors de verdure à Montréal et réduisant ainsi les îlots de chaleur.

Modération de la circulation

Il est évident que les mesures de modération de la circulation améliorent la vie à la fois des piétons et des cyclistes. Il est important de se soucier, dans le déploiement d'un plan de modération de circulation sur une ou plusieurs rues, de la présence des deux types d'utilisateurs.

Zones 40, zones 30?

La diminution de la vitesse permise sur les rues locales et collectrices est évidemment, pour nous, en lien direct avec la rubrique de modération de circulation. Ce type de mesure est essentiel pour rendre plus conviviaux et confortables la marche et le vélo en ville. Est-ce que cette limite doit être fixée à 40 km/h ou à 30 km/h, comme c'est le cas dans de nombreux pays d'Europe? La question peut se poser. Une chose est certaine, cependant, il est essentiel qu'une telle mesure soit accompagnée d'interventions sur l'environnement physique : réduction de largeurs de chaussées, aménagement de saillies de trottoirs, dos d'âne allongés, minigiratoires, etc.

Voies de bus/vélo élargies

Bien qu'il soit indirect, l'effet que peut avoir l'aménagement d'éventuelles voies de bus/vélo élargies (4,5 mètres comme à Paris, Toronto, Vancouver) est notable pour le confort des piétons. Les autobus n'ayant plus à circuler en bordure immédiate du trottoir, les piétons se retrouvent en situation où ils sont moins incommodés par les poussières soulevées par les autobus ou par l'éclaboussement d'eau lorsqu'il pleut. Le confort des piétons, c'est aussi toutes ces petites choses!

Conclusion

Avec la démarche actuelle, Montréal joint le peloton d'autres grandes villes en Amérique et en Europe, qui ont pris le pari que l'amélioration de la vie en ville passait nécessairement par la réduction de l'encombrement dû à l'automobile individuelle et par l'allocation d'un meilleur espace à ceux et celles qui se déplacent efficacement sans moteur dans la ville.

La plus grande difficulté de ce plan sera sans aucun doute de le mettre en application. Il faudra aussi trouver un moyen, avec les services policiers, de faire appliquer le Code de la sécurité routière, notamment chez le nombre grandissant d'automobilistes qui « forcent » les feux jaunes et même franchissent des carrefours au feu rouge.

Nous croyons que le déploiement graduel d'initiatives à succès assurera la réussite de la démarche. Nous croyons qu'il s'agit d'un projet rassembleur (environnement, condition physique, santé) qui peut réunir plusieurs partenaires corporatifs et institutionnels dans une grande campagne de communication et de promotion. Vous pouvez être assurés de la collaboration de Vélo Québec à ce titre, de même qu'à titre de membre du comité de suivi des principes de la Charte.