

**Consultation publique sur le projet de Charte du piéton de Montréal**

**Mémoire déposé par :**

**Yvan Rompré, urbaniste**  
604- 4476, rue Saint-Catherine Ouest  
Westmount  
H3Z 1R7  
(514) 989-5175

**2006-09-11**

## Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Charte du piéton de Montréal

Ce document s'inscrit dans le processus de consultation publique sur la charte du piéton, initiée par la Ville de Montréal en août 2006. Il présente des commentaires en vue de contribuer à l'atteinte des objectifs de la Ville de Montréal relatifs à l'amélioration des conditions de déplacements des piétons.

Les commentaires sont tirés d'éléments vécus et constatés par l'auteur dans le secteur ouest de l'arrondissement Ville-Marie et autres sites de nature utilitaire. Il met en exergue des éléments d'inconfort dans les déplacements piétonniers de longue durée, les comportements parfois inadéquats des usagers de la route ainsi que le manque de convivialité de certains sites ou espaces publics. L'auteur soumet des recommandations dont l'objectif est de contribuer à donner une dimension plus humaine à la ville, à favoriser la marche à pied, mode de déplacement respectueux de l'environnement et favorable à la santé, et à transmettre aux générations qui suivront une qualité de vie qui soit durable, c'est-à-dire axé sur les besoins de la personne.

### A) Les éléments d'inconfort dans les déplacements piétonniers

Les espaces dédiés aux piétons, tel que les trottoirs, doivent être vus comme un milieu de vie exigeant une qualité environnementale (plaisir de marcher) au même titre qu'un quartier urbain. Cette qualité environnementale est souvent diminuée par un climat d'agressivité occasionné par le niveau de bruit élevé des camions, autos, motos, klaxons, par la malpropreté de certaines rues commerciales, entre autres, à proximité des commerces à restauration rapide et des terrasses ainsi que par la présence de graffitis sur les édifices et commerces abandonnés. Nous soulignons également la malpropreté aux arrêts d'autobus du à l'absence de poubelles à proximité.



À ces éléments peuvent s'ajouter l'insécurité à la traversée de certains passages piétonniers prioritaires<sup>1</sup>, l'entretien hivernal inégal (peu cohérent d'un arrondissement à l'autre) ainsi la présence de terrasses dont l'aménagement ne s'intègre pas à l'environnement piétonnier (élévation, architecture).

La dégradation de la qualité environnementale dans les déplacements piétonniers est du également à un comportement inadéquat des automobilistes. Mentionnons, entre autres, la nervosité des automobilistes et camionneurs à la sortie des autoroutes<sup>2</sup>. Une fois en milieu urbain, leur comportement demeure souvent inchangé. Les usagers de la route, arrivant généralement des banlieues, maintiennent une vitesse élevée et manifestent de l'impatience et parfois de l'arrogance envers les piétons et cyclistes. À titre d'exemple, aux carrefours avec arrêt obligatoire, plusieurs empiètent sur la traversée réservée aux piétons sans aucune



<sup>1</sup> Exemples : rue Peel entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sainte-Catherine, rues De Courcelles et Notre-Dame dans le quartier St-Henri. Les autobus ou camions stationnés empêchent la visibilité des affiches.

<sup>2</sup> Exemple : Ville-Marie, Décarie et Bonaventure

gêne, obligeant les piétons à contourner les véhicules.

Par ailleurs, de nombreux usagers de la route utilisent leur klaxon exagérément. Ce comportement se produit, entre autres, pour manifester de l'impatience à un arrêt obligatoire et lors d'un virage à droite, pour demander un journal à un camelot à un coin de rue, ou encore pour signaler leur présence à l'attente d'un passager.

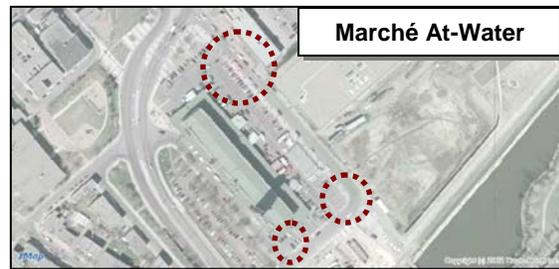
L'ensemble de ces éléments, pris dans un ensemble, développe un sentiment d'inconfort et d'incompréhension, non seulement chez le piéton mais également chez l'automobiliste. Les aménagements routiers livrent un message aux automobilistes qui concordent rarement avec les attentes du piéton. Mentionnons, entre autres, la grande largeur de certains carrefours. Le champ de vision qui en résulte invite les automobilistes à maintenir une vitesse élevée et à considérer la présence d'un piéton comme une nuisance.

## B) Quelques exemples d'aménagements peu sécuritaires pour les piétons

Cette section présente les aménagements de quelques espaces publics et commerciaux qui, selon l'auteur, sont peu sécuritaires pour les piétons et, dans certains cas, également pour les cyclistes.

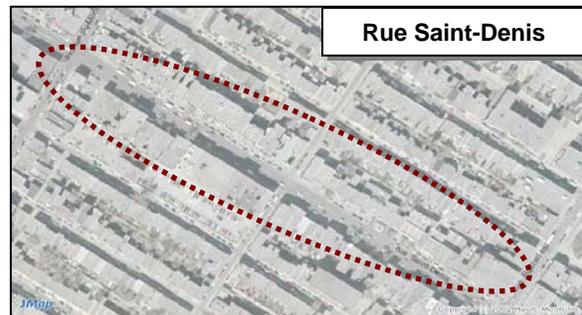
### ▪ *Le marché At-Water*

1. La traversée prioritaire pour piétons entre le stationnement du « Super C » et le marché public est difficile et dangereux. Cette traversée prioritaire pour piétons est rarement respectée par les automobilistes malgré la présence d'une signalisation et d'un marquage sur la chaussée. La faible distance entre la traversée prioritaire pour piéton et le feu de circulation ainsi qu'avec l'entrée du marché public, incommode les automobilistes dans les deux sens de la circulation. Cette situation crée de l'impatience et amènent les usagers de la route à ignorer la traversée pour piétons.
2. Il y a souvent confusion au carrefour des rues At-Water et Saint-Ambroise (piéton, automobilistes, cyclistes). L'absence de marquage sur la chaussée crée une confusion dans les priorités de passage, tant chez les piétons, les cyclistes que chez les automobilistes.
3. L'absence de marquage sur la chaussée à l'arrêt situé au carrefour des rues Green et Saint-Ambroise crée également des difficultés aux piétons. Cette difficulté est accentuée par l'arrivée de piétons en provenance du stationnement du côté ouest.
4. Le partage de la chaussée avec les automobilistes sur le site même du marché est difficile et désagréable (on peut maintenant tirer profit de l'expérience vécue au marché Jean-Talon en y interdisant les automobiles la fin de semaine)



### ▪ *Rue Saint-Denis, entre Mont-Royal et des Pins*

1. La vitesse élevée des automobilistes apparaît incompatible avec la fonction résidentielle du quartier et la fonction commerciale locale de la rue Saint-Denis entre les rues Mont-Royal et des Pins. Cette vitesse élevée des usagers de la route occasionne un niveau de



bruit élevée, une anxiété chez les piétons à la traversée des carrefours et une dégradation générale de la qualité environnementale aux restaurants et bars avec terrasses.

2. Les traversées d'un côté à l'autre de la rue Saint-Denis sont difficiles et peu adaptées aux attentes des piétons. La grande distance à parcourir pour un piéton entre les carrefours de la rue Mont-Royal et de la rue des Pins est un des éléments démontrant la manque de convivialité de cet espace urbain. L'isolement qui en résulte ne favorise pas le développement d'une synergie entre les divers établissements commerciaux et des rapports sociaux entre les personnes qui les fréquentent.

## Recommandations

1. Intégrer au plan de transport un plan directeur des réseaux piétonniers qui réponde aux critères de sécurité, de continuité des espaces urbains, de confort et d'embellissement de la ville

Nous proposons d'intégrer au plan de transport un plan directeur piéton comprenant une identification des réseaux piétonniers existants et projetés ainsi que les aménagements requis pour maintenir ou améliorer la qualité environnementale du piéton. La fonction intrinsèque d'un réseau piétonnier peut être récréative, touristique et/ou utilitaire, dépendamment, entre autres, du milieu urbain environnant. De plus, un réseau piétonnier doit être considéré comme un moyen d'accès à un site et à un quartier, au même titre qu'une voie routière.

Le plan directeur des réseaux piétonniers contribuerait à déterminer les priorités d'interventions et de financement, telles que les aménagements urbains, le déblaiement prioritaire en hiver, le développement et l'amélioration du service transport en commun (complémentaire avec les réseaux piétonniers) ainsi que la réglementation de zonage relative aux services de proximité (boulangerie, pâtisserie, traiteurs, pharmacie, écoles, etc.).

2. Identifier et aménager de pôles de service piétonniers (commerciaux, culturels et touristiques)

Le plan directeur piéton devrait également identifier des pôles de service ou lieux de rencontre aménagés spécifiquement pour les piétons. Le marché Jean-Talon est un excellent exemple de points de service accordant la priorité aux déplacements piétonniers. Plusieurs sites, tels que le vieux-Montréal (place Jacques Cartier), le quartier des spectacles, la rue mont-Royal, le Carré Saint-Louis, incluant les rues piétonnes adjacentes ainsi que le marché At-Water pourraient être intégrés à un ensemble de pôles de service piétonniers.

3. Améliorer la sécurité des traversées prioritaires pour les piétons (entre deux carrefours routiers)

Une attention particulière devraient être apportées à la sécurité des traversées prioritaires pour piétons, entre autres, dans les quartiers à usage mixte (exemples : quartier Saint-Henri, Plateau Mont-Royal, Rosemont, etc.) ainsi que dans le Centre des affaires. Des améliorations sont requises en ce qui a trait à la visibilité des enseignes et des piétons et au marquage de la chaussée.

4. Faire des aménagements urbains et routiers incitant les usagers de la route à adopter un comportement compatible avec la fonction des quartiers traversés.

Les aménagements requis pour modifier le comportement des usagers de la route sont bien connus des spécialistes en circulation. Nous faisons référence au « *trafic calming* ». Ce type d'approche nous apparaît essentiel, entre autres, à la sortie des autoroutes. La transition est souvent brutale en terme d'environnement urbain (exemples : sortie du pont Jacques-Cartier, sortie du boul. Décarie et rue Sherbrooke, etc.).

5. Interdire l'utilisation du Klaxon pour des motifs autres que la sécurité routière

L'interdiction du Klaxon est une pratique fréquente dans les grandes agglomérations européennes et Montréal devrait s'en inspirer compte tenu que son environnement urbain se compare à celui des villes européennes. Plus de 50 % de la population de Montréal habitent les quartiers centraux. De plus, la densité de population de ces quartiers est en moyenne 10 fois plus élevée que celle des banlieues résidentielles de la grande agglomération de Montréal.