

4.23

Réseau piéton intérieur

Orientations générales

- Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif

Problématique

En 1962, le réseau piéton intérieur prend forme avec la construction d'un lien protégé entre la Gare centrale et la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Au fil des ans, le réseau évolue au gré de différents projets immobiliers dans un esprit unique de partenariat public-privé. Liant une variété de fonctions urbaines (bureaux, commerces, logements, équipements collectifs et institutionnels), le réseau piéton intérieur s'articule autour de 10 stations de métro du Centre et permet aux usagers de se déplacer à l'abri des conditions météorologiques extrêmes. L'ouverture de nombreuses galeries marchandes au Centre, connectées au réseau piéton intérieur, a contribué à maintenir l'importance du secteur au sein de la structure commerciale métropolitaine.

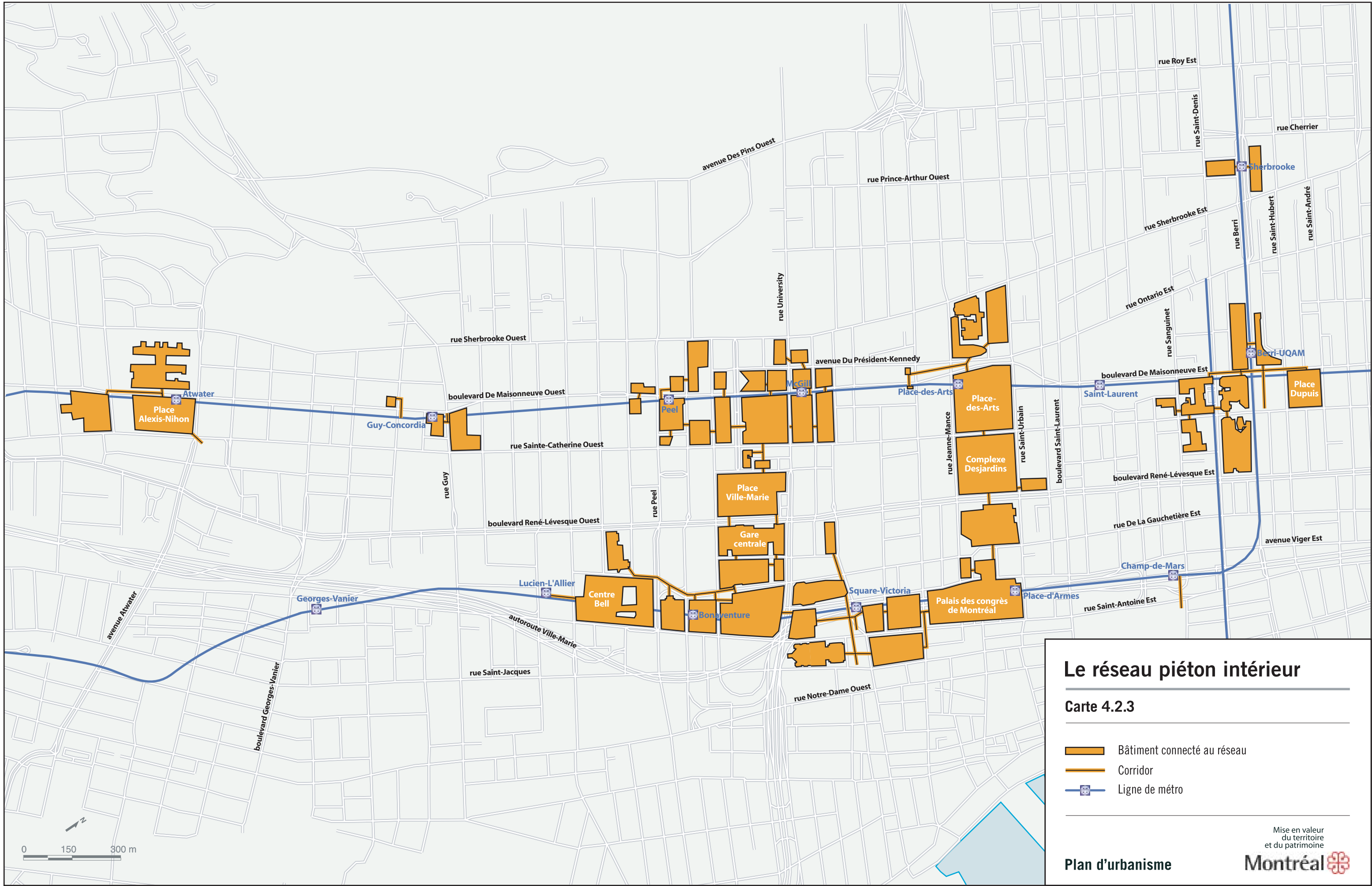
Aménagé presque entièrement en souterrain, le réseau piéton a l'avantage, contrairement aux réseaux aériens présents dans d'autres villes, de ne pas engendrer d'intrusions visuelles. Il pose en revanche d'autres difficultés, principalement quant à l'animation sur rue. En effet, plusieurs immeubles raccordés au réseau offrent peu d'ouvertures et d'accès directs aux commerces à partir du trottoir. De plus, le long de certains tronçons, le peu d'achalandage et l'absence d'activité à certaines périodes de la journée peuvent susciter un sentiment d'insécurité.

L'absence d'une planification soutenue et intégrée fait en sorte que le réseau piéton intérieur, composé d'une succession de tronçons, ne constitue pas un véritable ensemble clairement défini. Parfois la variation des niveaux, le manque de signalisation adéquate et de percées visuelles vers l'extérieur rendent laborieux les parcours des usagers, particulièrement ceux à mobilité réduite. La disparité des règles d'aménagement et des modalités d'accès contribue aussi à l'hétérogénéité du réseau. Le projet de signalisation récemment implanté dans le Quartier international de Montréal, connu sous le nom de « RÉSO », représente à cet égard une initiative exemplaire visant à uniformiser la signalisation dans le réseau piéton intérieur.

Tout en répondant aux enjeux inhérents à cet environnement urbain particulier, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra tenir compte des préoccupations des intervenants des secteurs public et privé et des impacts possibles du développement sur les activités urbaines du Centre. Par ailleurs, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra être menée parallèlement et dans le respect des orientations et des balises énoncées à la planification détaillée du Centre des affaires (voir la section 4.10).

Balises d'aménagement

- 1 S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée.
- 2 Définir et appliquer des normes visant à harmoniser l'aménagement (accessibilité, design, éclairage, ventilation) et les heures d'ouverture ainsi qu'à assurer l'entretien et la sécurité du réseau, tant sur le domaine public que privé.
- 3 Planter la signalisation « RÉSO » dans l'ensemble du réseau piéton intérieur afin d'améliorer l'orientation des usagers.
- 4 Viser l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau.
- 5 Définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'utilisation du transport collectif.



Le réseau piéton intérieur

Carte 4.2.3

- Bâtiment connecté au réseau
- Corridor
- Ligne de métro