

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 base de la structure de déplacement au centre-ville, car jamais le piéton ne pourra affronter un mode et un lobby aussi forts que ceux de l'automobile.

De par ses interventions sur le domaine public, le Quartier international a été à même de modifier concrètement l'espace urbain d'un secteur, en redonnant aux piétons la place qui leur revient, sans toutefois créer de problèmes de circulation. Bien plus qu'une théorie, une simple visite du projet du Quartier international de Montréal et une analyse des données d'achalandage de la 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 poussés 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 qu'il ne fait pas qu'y passer, qu'il l'utilise et y passe le plus de temps, chose que l'automobiliste n'a pas le temps de faire. 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 :

- 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;

pour faciliter le déplacement des piétons. Il faut, selon nous, aller plus loin dans cette réflexion et voir comment on peut assurer que les aménagements piétons ne viennent pas « briser » l'automatisme² de marcher.

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 (rue à sens unique et bande cyclable à contresens, trottoirs en mauvais état, mobilier urbain dans la zone déambulatoire, etc.) rompent l'automatisme du piéton, qui devient sur ses gardes et perd ainsi tout plaisir et détente 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.

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

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

l' « espace trottoir » pour le redonner aux nouveaux automobilistes de l'époque. 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 éloquente. 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 connaissent des progressions de moins de 2 %.

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. Il serait par contre utopique de penser que l'intervention du QIM s'est déroulée sans choc des idées, tant la façon de faire établie priorisait l'automobile au détriment du piéton.

Cette réalité nous est encore apparue, dans le cadre du projet de réaménagement de la rue McGill, dont nous sommes présentement mandataires. Encore une fois, la pertinence d'élargissement des trottoirs et l'importance du maintien d'une fluidité automobile ont été des dossiers dont nous avons dû discuter à nouveau avec la Ville. En fait, l'expérience de la rue McGill a illustré une certaine méconnaissance des 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.



Les positions normatives ne peuvent en aucun cas aboutir à des projets qui seront développés à l'échelle humaine. Le sérieux de la Ville dans sa démarche de Charte du piéton passe donc par un biais favorisant les aménagements piétons.

De plus, la Charte du piéton devrait faire une place de choix au réseau piétonnier intérieur qui correspond à une réalité montréalaise originale et qui contribue à sa renommée internationale.

Il faut concevoir des réseaux piétonniers de surface en continuité et en complémentarité du réseau intérieur de Montréal de manière à favoriser l'utilisation du métro.

De nouvelles façons de faire qui exigent des changements de mentalités

Selon nous, l'application de normes, basée principalement sur le maintien de la fluidité routière ne peut qu'avoir un impact négatif sur les piétons et les aménagements qui leur sont dévolus. Il est inconcevable qu'on construise la ville sur la base de la desserte offerte aux travailleurs en provenance de l'extérieur de la ville (qui ne font que passer) au détriment de ses utilisateurs principaux que sont les piétons. Comme nous l'avons déjà exprimé, on ne peut en même temps faire la promotion de la marche et du transport en commun sans limiter l'accès « tout azimut » à la ville par le biais de l'automobile.

La qualité de la fluidité piétonne n'apparaissant pas comme une priorité pour tous les professionnels de la Ville, personne n'est capable d'identifier les besoins des travailleurs, des visiteurs, des résidents ou des marcheurs (seuls ou en groupes). Cette sensibilité contribuerait à assurer l'efficacité et la cohérence des réseaux piétonniers de surface qui doivent être à la base de toute intervention. On tombe malheureusement trop souvent dans des projets de compromis, qui « agrémentent » le domaine public de « jolis » aménagements équipés de trottoirs neufs, qui ne répondent en rien aux besoins des utilisateurs et n'améliorent pas la desserte et la fluidité.

Avant d'enclencher des projets piétons, il est important que les responsables de la Ville s'assurent que des professionnels compétents analysent et intègrent certaines notions concernant les mouvements piétonniers, tels que :

- 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 analysées. « Négliger ces notions contribue à effectuer une forme de discrimination »³. Dans la pratique, il faut que la charte se réalise à travers une véritable expertise.

³ BOVY, PH, H, 1973, Réseaux et espaces piétonniers pp.5 et 31

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 seront traités.

Nous nous interrogeons donc sur la façon dont la Ville assurera la primauté du piéton et modifiera la place faite à l'automobile, dans un contexte où, en plus, on vise à intégrer des voies réservées et des bandes cyclables aux projets urbains. Il est donc évident que la largeur des voies de circulation doit être repensée, de même que les normes qui les encadrent. La nature des discussions auxquelles nous avons été habitués dans le développement de nos projets nous laisse perplexe face à ce changement annoncé.

La géométrie idéale pour tous les modes, dans une même emprise n'existant pas, nous souhaiterions que la Charte exprime clairement cette réalité et statue quant à la primauté du piéton et à la hiérarchie qui devront s'opérer pour les autres modes. Cette démarche demande un courage politique important, face aux lobbys « PRO automobiles » ou « PRO modes de déplacement actifs ».

Actuellement, dans certaine situation, la Ville préconise une ségrégation de la chaussée, afin que chaque groupe ait « son espace réservé » (stationnement, voies réservées, bandes cyclables, voies de circulation). À cause de cette ségrégation, il est virtuellement impossible d'élargir les trottoirs et donc de faire des projet « PRO piétons ». Un partage de la voie publique (ex. : chevron cyclable sur la chaussée) permet une meilleur utilisation de la chaussée, mieux adapté aux réalités et aux situations, tout en rendant possible des projets améliorant la sécurité et le confort des piétons.

Le cas de la Ville de Chicago est patent à cet égard. Les normes de largeur de rue ont été adaptées afin d'intégrer des bandes cyclables sur la majeure partie 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. Les normes de la ville de Chicago en la matière seraient selon certains experts de la Ville inapplicables à Montréal compte tenu de leur dangerosité. Il s'agit pourtant d'une expérience réalisée dans la seconde plus grande ville des États-Unis. Il serait souhaitable de prendre connaissance à fond de cette expérience nord-américaine avant de rejeter les solutions que les ingénieurs et urbanistes de là bas ont trouvées.

Encore une fois, comment la Ville compte-t-elle changer les mentalités si les normes internes ne sont pas adaptées aux visions de la Charte du piéton?

Une orientation qui exige plus que la bonne volonté

La charte du piéton est un outil intéressant dont la Ville veut se doter. Par contre, une telle prise de position appelle une remise en question des pratiques actuelles. La seule façon de mettre en place un tel programme d'intervention est de s'ouvrir aux autres expériences, qu'elles soient locales, nationales ou internationales. Plusieurs grandes villes (Toronto, Chicago, Genève, Lyon, Londres, pour ne nommer que celles-là) ont déjà mis en place des plans piétons. Le développement de la Charte du piéton de Montréal doit donc se développer et s'organiser sur la base des cas vécus et non pas sur des normes internes peu évolutives.

Pour arriver à une véritable modification du visage de la Ville et de la place faite aux piétons, il faut absolument que les habitudes des autres modes soient modifiées. La Ville devra établir des priorités entre la fluidité des voitures, la desserte en réseau cyclable ou la place qui doit être redonnée aux piétons.

Comme nous l'avons précédemment souligné, tous les modes de déplacement, sauf ceux des piétons, ont un lobby qui les protège et les défend. Il est important que la Ville de Montréal identifie clairement qui va défendre les intérêts des piétons. Une charte a le pouvoir de mettre en place un cadre, mais n'a aucun pouvoir de la promouvoir ou de la protéger.

Malgré ces questionnements, nous sommes emballés par cette initiative de la Ville et vous assurons de notre collaboration et participation à ce fantastique projet.

PROJETS