



## **Les rues au service du grand public de Montréal**

**Mémoire de Ruepublique  
présenté à l'office de consultation publique de Montréal (OCPM)  
dans le cadre de la consultation publique  
sur le Plan de développement de Montréal**

Septembre 2013

# Mission

RuePublique a pour mission d'améliorer la convivialité des quartiers de Montréal, en ré-imaginant les rues et en faisant la promotion d'un usage amélioré des espaces publics. Nous portons une attention toute particulière à la formation de communautés vibrantes et au développement du transport actif, public et collectif.

Nous appuyons et promouvons les initiatives d'aménagement urbain visant à redéfinir l'espace public et partage de la rue comme un lieu voué à l'échange communautaire et intégrant les principes du développement durable. Notre but principal est d'examiner des solutions alternatives de rechange en matière de design urbain centrées sur le piéton et le transport actif et collectif. Nous voulons remettre l'habitant et la convivialité au centre de l'aménagement urbain, pour des villes qui nous font rêver et nous aident à mieux vivre ensemble<sup>1</sup>.

Nos interventions dans l'espace public font appel à l'imaginaire et au jeu pour défier la perception auto-centrique de la rue et de l'espace public, (re)mettre la convivialité au cœur de l'expérience urbaine, et pousser les urbains à se réapproprier leur milieu de vie. Ruepublique s'engage à mettre en valeur la participation des citoyens dans le design de leurs milieux de vie. Nous soulignons que les citoyens sont les experts de leurs milieux de vie et devraient être consultés et surtout invités à contribuer et à co-créeer les villes qui leur ressemblent.

---

<sup>1</sup> Voir le film 'The Human Scale' pour en savoir plus sur notre perspective <http://thehumanscale.dk/trailer/>

# Mise en contexte

Dans les milieux urbains, au moins un tiers de l'espace développé est alloué aux rues, stationnement et « infrastructure véhiculaire »<sup>2</sup>. Les rues et les trottoirs tracent la voie publique dans nos villes. Ces endroits sont souvent le sujet de conflits sur leur utilisation : qui peut les utiliser, dans quels contextes, à quelles fins? De plus, ces endroits sont souvent le lieu d'intervention des réformes, soit dans le plan d'accessibilité, soit dans la santé publique, soit d'autres changements qui touchent le grand public<sup>3</sup>.

La municipalité de Montréal s'étend sur 359,96 km<sup>2</sup> et comprend plus de 5000 km de voies de circulation (839 km en artériel et 4200 km en local) et 6550 kilomètres de trottoirs.

Dans les consultations pour le Plan de transport de Montréal (2008), « les Montréalais ont clairement énoncé ce qu'ils veulent pour eux et pour leurs enfants : une ville verte, une ville qui va se réinventer en misant sur le développement durable, le développement des modes alternatifs à l'auto, de nouvelles infrastructures de transport collectif confortables et performantes, des aménagements urbains de la plus grande qualité et des quartiers où les familles peuvent vivre et se déplacer dans un environnement agréable et sécuritaire. »

Pour Ruepublique, les espaces publics que constituent nos rues, méritent d'être abordés de façon prioritaire dans le Plan de développement de Montréal. Ruepublique souligne l'importance de ces espaces publics dans le développement d'une communication entre les habitants, dans leur « sociabilisation » et prise de conscience de leur rôle de citoyen et pas seulement comme des voies de déplacement.

L'ambiance d'un quartier est pour beaucoup conditionnée par la convivialité de son espace public. Puisque, dans bien des cas, l'espace public d'un quartier se limite surtout aux rues, trottoirs et ruelles, il est essentiel d'embellir davantage ces espaces et de maximiser leur utilisation. Ruepublique pense que la convivialité des espaces urbains peut permettre de créer une valeur ajoutée pour les quartiers centraux des villes et peut ainsi aider à y maintenir les familles et à réduire le phénomène d'étalement urbain.

---

2 Streets and the Shaping of Towns and Cities, pg 5

3 Sidewalks : Conflict and Negotiation over Public Space, pg 5

# L'échelle humaine

Nos institutions gouvernementales ont tendance à proposer de grands projets pour atteindre leurs cibles. Ruepublique est une petite organisation qui favorise les interventions à l'échelle humaine. À notre avis, l'attention aux espaces publics de petite échelle (la largeur d'un trottoir, la géométrie d'une intersection, l'occupation d'une place de stationnement ou un tronçon de rue, etc.) peut contribuer énormément à la qualité de vie locale. Les interventions à petite échelle offrent plus de flexibilité dans leur implantation et peuvent être faites par les citoyens et résidents eux-mêmes. Ces types d'interventions ne sont pas nécessairement permanents, donc ils sont moins risqués pour la ville : si une intervention donnée est un succès, elle pourrait devenir permanente, sinon une autre option pourrait être essayée par la suite. Cette manière de procéder par essai-erreur encouragerait une culture de planification basée sur le 'survol et l'adaptation'. Il est évident que le futur apportera des changements majeurs dans nos vies et personne ne sait d'avance comment réagir. Les petites interventions, implantées de façon systématique et cohérente, pourront multiplier leur bénéfice.

## Une vitesse plus humaine

En 1992, Montréal a réglementé à 30 km/h la vitesse maximale autour des écoles et des parcs. À notre avis, cette vitesse maximale devrait être appliquée sur l'ensemble des rues locales et commerciales.

En France et dans plusieurs autres pays Européens, il y a un mouvement pour généraliser la vitesse de 30 km/h dans toute agglomération urbaine. Pour la rentrée en septembre, Paris totalisera 560 kilomètres de chaussée «apaisée», autrement dit où l'on circulera à 20 ou 30 km/h au lieu de 50 actuellement. In fine, 37 % des voies de la capitale passeront à la vitesse inférieure.

Notre but est de généraliser le 30km/h dans les rues où l'on vit, à l'échelle des quartiers pris dans leur ensemble et non plus, rue par rue, dans une approche isolée<sup>4</sup>. La réduction de la vitesse maximale de façon systématique limiterait des risques de collisions et permettrait beaucoup plus de flexibilité dans la création des aménagements pour les divers usagers de la rue.

---

4 30km/h – redonnons vie à nos rues! <http://fr.30kmh.eu/>

# Tisser les connections humaines

Les rues à l'échelle humaine facilitent les interactions entre citoyens. Par contre, certains types d'infrastructure peuvent présenter une barrière à ces interactions. Pour Ruepublique, l'accès humain est une valeur primordiale. Le cas échéant, la ville devrait assurer la connectivité directe et sécuritaire entre les quartiers.

## Des rues complètes

Une réduction de la vitesse permise sur les rues locales et les artères commerciales permettrait l'articulation des aménagements de style « *complete streets* » ou « rues complètes ». Ces aménagements sont conçus pour accommoder les besoins de déplacements des personnes de tous âges, tous niveaux de mobilité et tous les modes de transport<sup>5</sup>. Dans les rues complètes, l'accès confortable et sécuritaire des piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et personnes à mobilité réduite est considéré comme un élément critique lors du (re-)design de la rue. Ce processus reconnaît que le réseau des rues urbaines existe pour répondre aux besoins de plusieurs types d'usagers, pas seulement les véhicules.

## Rues piétonnes

Montréal possède une large expérience avec des rues piétonnes, soit des rues qui sont piétonnes en tout temps, soit les rues qui le sont pour des occasions spéciales. RuePublique constate que la ville manque de cohérence dans sa vision en ce qui concerne ces rues (et ruelles). Au lieu d'avoir des sections de rue piétonnes isolées les unes des autres, il serait préférable de créer un réseau piéton qui relie de manière fluide les choix de destinations. Il n'est pas nécessaire que ce réseau soit destiné à l'usage unique des piétons, en effet, l'accès aux véhicules pourrait être permis à l'extérieur des heures de pointe piétonnières (entre 11h et 20h, par exemple).

---

5 Complete Streets for Canada : <http://www.completestreetsforcanada.ca/what-are-complete-streets>

# Ruelles

Les ruelles de Montréal représentent un héritage urbain sous-exploité. Présentement, la ville encourage les projets de verdissement des ruelles par l'intermédiaire de l'Écoquartier de l'arrondissement, qui gère l'approbation de ce type de projets et qui vient en appui aux citoyens pour leur réalisation. Une ruelle verte est une ruelle que les résidents riverains se sont rappropriée et ont reverdie avec l'approbation de l'arrondissement pour la rendre plus agréable et améliorer leur milieu de vie en ville.

Une politique semblable pourrait mettre en valeur les ruelles à proximité des artères commerciales. Actuellement, ces ruelles ont seulement une fonction de soutien aux commerçants. Avec un peu de soin et de créativité ces ruelles pourront contribuer à la vitalité de ces espaces.

## Occupation des rues

Une ville est une agglomération de personnes et d'activités. Dans une agglomération on aura toujours de la compétition pour l'utilisation de l'espace. Une ville ne pourra jamais fournir autant d'espace public dédié aux stationnements que dans un milieu moins développé. Un véhicule stationné occupe environ 15 m<sup>2</sup> et ne contribue en rien à la vie publique, ni directement à la vie commerciale. Le véhicule privée typique est utilisée que 5-10% du temps – pour le 90-95% du temps restant il faut un hébergement dans une place de stationnement <sup>6</sup>!

Pendant 35 ans, la Ville de Copenhague a appliqué une politique de gestion de stationnement qui réduisait le nombre de places de stationnement public de 2 à 3% par année.

Ruepublique propose de réduire systématiquement la quantité d'espace public dédié au stationnement des véhicules privés. En premier lieu, les intersections devraient être dégagées pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. À chaque tronçon de rue, il faudrait remplacer l'espace gagné par du stationnement réservé aux vélos ou par un aménagement urbain approprié (bacs à fleurs, bancs, *parklets*, etc.).

---

6 The High Cost of Free Parking, Donald Shoup

# Ville d'hiver

Montréal est une ville d'hiver. La saison hivernale nous impose un rythme de vie différent. Il est naturel de jouir de la beauté de la neige fraîchement tombée, mais ce plaisir se transforme trop vite en une source de frustration pour les personnes accrochées à leur moyen de transport privé.

Le bon fonctionnement du réseau de transport en hiver est une priorité pour tous les citoyens. Sans trottoirs dégagés personne ne peut accéder au transport en commun. Dans certains corridors, les voitures stationnées dans les bancs de neige empêchent le passage des autobus ce qui résulte en une déviation des routes. C'est raisonnable de demander à un conducteur de trouver une voie de contournement s'il y a blocage, mais la situation est complètement différente pour un usager du transport en commun. À notre avis, les priorités de mobilité d'hiver doivent être :

- déneigement et entretien des trottoirs;
- déneigement et entretien du réseau blanc pour cyclistes;
- déneigement des artères principales;
- aucune déviation des lignes d'autobus.

## Projets rassembleurs

Ruepublique contribue régulièrement (en plus d'en initier) à projets d'intervention dans les rues et autres espaces publics : Journées des bons voisins (sur St-Viateur et plus récemment sur Laurier), Gilford en vacances, Forêt des possibles, Recycler sa ville, etc. Le but de ces projets est d'inspirer les citoyens à penser autrement leur environnement et à considérer le rôle de la communauté dans notre ville et ses quartiers.

À l'échelle métropolitaine, Ruepublique propose que la ville lance un projet pour encourager les citoyens à profiter de nos rues en toute liberté. Inspiré par les « Ciclovias » et des événements semblables dans d'autres villes, ce projet aurait comme but d'ouvrir la ville au complet aux citoyens une fois par semaine<sup>7</sup>. On suggère le nom 'Dimanches libres' pour souligner le concept : accès libre, espace libre, temps libre, etc.

---

<sup>7</sup> <http://www.8-80cities.org/resources/ciclovia-open-streets.html>

# Conclusion

Selon Ruepublique il est primordial que Montréal se montre progressiste et avant-gardiste dans tout nouveau projet d'aménagement. Il nous faut une vision claire et des politiques fermes qui assurent à l'administration la capacité d'entretenir un processus de modernisation de la ville pour relever de futurs défis. Par contre, il faut oser agir! En effet, la recherche des solutions « idéales » peut nous empêcher d'expérimenter d'autres solutions qui pourraient également être viables. Cette modernisation, à l'exemple de Copenhague et de New York, doit passer par un aménagement urbain à l'échelle humaine, centré sur les transports actifs et collectifs, plutôt que de maintenir cette propension envers l'automobile qui favorisent l'étalement urbain et exacerbent de nombreux problèmes économiques, sociaux, et environnementaux.

Les principaux concepts à développer pour Montréal sont :

- La réappropriation des rues comme espace public;
- La collaboration active avec des citoyens;
- Des aménagements à l'échelle humaine;
- La flexibilité des interventions;
- et surtout, l'Action – il faut agir pour développer!