

# Charte du piéton

*Document de consultation*

Juin 2006





## Mot du maire

Montréal est une ville agréable à vivre. Elle doit continuer à l'être et même à l'être toujours davantage. C'est dans cet esprit que la Charte du piéton a été conçue : faire de notre métropole un endroit où le marcheur puisse se déplacer en toute sécurité dans un climat de convivialité. Pour atteindre cet objectif, cette Charte du piéton formule non seulement des orientations mais elle définit, également, des actions à entreprendre dans divers champs de compétence municipale, entre autres, l'aménagement urbain, les travaux publics, la circulation et la sécurité. Toutefois, pour que nos interventions portent leurs fruits, il nous faudra obligatoirement pouvoir compter sur l'adhésion de tous.

La Charte du piéton affirme la volonté de la Ville de Montréal de réinventer la cité et, pour y arriver, de repenser ses façons de faire. Elle propose des moyens de créer une ville pour tous, où l'espace urbain est aménagé pour répondre, en priorité, aux besoins des personnes avant ceux des véhicules.

La Ville de Montréal est particulièrement fière d'être la première municipalité québécoise à se doter d'un tel outil de planification. J'invite donc nos services centraux et les arrondissements à tout mettre en oeuvre pour que les piétons tirent pleinement partie du développement de Montréal.

Le maire de Montréal

A handwritten signature in blue ink, reading "Gérald Tremblay". The signature is written in a cursive style. To the right of the signature is a vertical red line.

---

Gérald Tremblay





## Mot de monsieur André Lavallée

Notre Administration veut redonner au piéton la place qui lui revient dans la ville. Nous sommes prêts à nous attaquer à la tâche. Il faut que les piétons redécouvrent le plaisir de circuler à la fois librement et efficacement dans la ville. Pour cela, tous les utilisateurs de la voie publique, incluant les piétons eux-mêmes, devront modifier leurs habitudes. La Charte du piéton, qui est en fait un chapitre du Plan de transport de Montréal, propose donc des changements qui donneront une échelle encore plus humaine à notre ville.

Au cours des dernières années, les Montréalaises et les Montréalais ont pris conscience que les piétons ont des droits et que la marche apporte des bienfaits de toutes sortes aux individus qui la pratiquent. La Charte vient appuyer ce changement important dans les mentalités. Et nous comptons bien, grâce à elle, contribuer à accélérer le mouvement.

La Charte propose un nouveau partage de la rue plus favorable à la marche, pour la rendre plus sécuritaire et conviviale, ce qui implique, d'une part, une redéfinition de la place des modes de transport motorisés et, d'autre part, que le piéton respecte la réglementation en vigueur et adopte des comportements sécuritaires. Nous sommes convaincus que la Charte et la démarche proposées entraîneront une diminution des impacts négatifs liés à l'usage croissant de l'automobile et améliorera la qualité de vie des Montréalais. En établissant la primauté du piéton dans l'organisation du transport montréalais, la Charte témoigne également de l'engagement de la Ville à participer à la lutte contre la sédentarité, un problème grandissant de santé publique.

En outre, nous proposons que chacun des arrondissements identifie les mesures appropriées à mettre en œuvre pour rendre encore plus sécuritaires les quartiers de Montréal. À cet égard, le portrait et diagnostic qui se trouve en annexe de la Charte, constituera certainement pour eux comme pour la Ville, une source d'information importante car il dresse un inventaire exhaustif des moyens auxquels il est possible de faire appel.

Cette Charte contribuera, j'en suis persuadé, à ce que les Montréalaises et les Montréalais se réapproprient leurs rues.

---

Membre du comité exécutif  
Responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain  
Ville de Montréal



*La marche c'est la vie, c'est la santé et c'est aussi la pensée.  
Les grandes pensées ne nous viennent qu'en marchant.*

*Friedrich Nietzsche*

Extrait de : *La généalogie de la morale*



# 1. DÉCLARATION

La Charte du piéton constitue un des outils du Plan de transport. Elle se rattache à la Vision du Plan qui consiste à **assurer la mobilité des Montréalais, tout en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Montréal souhaite ainsi réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.**

L'Administration municipale veut reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps affirmer la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le Code de sécurité routière. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Elle veut ainsi diminuer les divers impacts liés à l'usage croissant des véhicules motorisés, notamment la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES), le coût des infrastructures et l'espace occupé par les véhicules dans les milieux de vie. Par ailleurs, elle souhaite aussi s'attaquer à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité.

Pour donner un élan à cette nouvelle philosophie qui fait de plus en plus consensus, il faut tout mettre en œuvre pour que la marche retrouve la popularité qu'elle a déjà eue à Montréal, mais qu'elle a perdue au fil des ans. La marche doit devenir un mode de transport choisi plutôt qu'un mode subi. Pour y parvenir, Montréal doit offrir aux piétons un environnement sécuritaire et convivial, où la pratique de la marche sera une expérience agréable et recherchée, tant pour des fins utilitaires, de balade que touristiques. Le Plan de transport précisera les projets et les actions à mettre en œuvre dans l'avenir.

C'est ainsi que la Charte du piéton contribuera à:

- orienter les actions de la Ville en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons;
- considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique;
- veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.

Par ailleurs, pour arriver à de véritables résultats, l'Administration mise sur l'adhésion des citoyens. En ce sens, la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, les conseils d'arrondissement et les comités de circulation seront des lieux importants pour permettre les discussions et les échanges, voire susciter les initiatives.

Bien entendu, aucune mesure ne sera ultimement efficace si les piétons n'assument pas leur part de responsabilité et ne mettent pas fin au non-respect généralisé du Code de sécurité routière. Ainsi, la Ville propose un engagement mutuel entre les parties (Ville et ses partenaires, incluant le Service de la police de Montréal) et les Montréalais individuellement.

## 2. CONTEXTE

Au cours des cinq dernières années, la Ville de Montréal s'est dotée de plusieurs documents stratégiques, dont le Plan d'urbanisme, le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, le Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, la Charte des milieux de vie montréalais<sup>1</sup> et le Plan de transport, actuellement en voie d'élaboration, dont découle la Charte du piéton.

Les orientations proposées par ces différents documents et l'application des mesures qui en découlent visent à améliorer significativement la qualité de vie des citoyens. On note en effet un point de convergence à l'ensemble de ces documents. Ils reconnaissent tous le rôle primordial des transports actifs, notamment de la marche, en matière d'urbanisme et de qualité de vie.

---

<sup>1</sup> La Charte des milieux de vie montréalais est contenue dans le Plan d'urbanisme.

## ■ Charte du piéton

Ces initiatives de planification stratégique ont toutes eu comme point de départ le Sommet de Montréal de juin 2002. À cette occasion, la Ville et ses partenaires ont clairement indiqué que les modes alternatifs à l'automobile devaient être priorités.

La Charte du piéton constitue une étape importante d'une démarche amorcée depuis plusieurs années pour faciliter les déplacements des piétons. Déjà, la Ville de Montréal :

- interdit le virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire;
- installe des feux piétons à décompte numérique;
- sécurise les abords des écoles à l'aide de mesures touchant au marquage, à la signalisation et à la surveillance;
- alloue plus de temps de traversée aux piétons dans le phasage des feux de circulation;
- implante des mesures de modération de la circulation;
- élargit les trottoirs;
- réduit les largeurs de traversée des piétons aux carrefours;
- augmente le nombre de policiers affectés à la circulation;
- élabore un Plan d'action en matière d'accessibilité universelle avec le milieu associatif et applique ses recommandations pour l'aménagement des corridors piétons.

La Charte du piéton permettra de mieux coordonner les efforts déjà entrepris par la Ville pour améliorer les conditions de la marche. On retrouve en annexe le portrait et le diagnostic de la marche à Montréal. De multiples renseignements sur les déplacements piétonniers, le réseau piétonnier intérieur et l'entretien du réseau y sont présentés.

## 3. PORTÉE ET SUIVI

L'adoption de la Charte du piéton par le conseil municipal de Montréal signifie que la Ville s'engage à en soutenir les objectifs sur l'ensemble de son territoire et, dans un second temps, à la faire adopter par le conseil d'agglomération afin qu'elle s'applique à l'échelle de l'île de Montréal.

Pour assurer le respect des principes de la Charte, la Ville mettra sur pied un comité de suivi composé du membre du comité exécutif responsable du dossier, d'élus, de fonctionnaires, de représentants des milieux associatifs et de citoyens. Le comité de suivi aura comme responsabilités d'améliorer la sécurité des conditions de pratique de la marche et d'assurer un meilleur accès pour les piétons aux transports collectifs, aux institutions d'enseignement, aux commerces, aux institutions communautaires, aux édifices culturels, aux parcs et aux espaces verts, mais aussi au réseau routier et aux autres espaces publics.

## 4. OBJECTIFS

La Charte du piéton vise à favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié grâce notamment à un meilleur partage de l'emprise publique. Cela impliquera forcément une redéfinition de la place accordée aux modes motorisés et la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile. Le fondement de cette redéfinition suppose la promotion de changements culturels radicaux qui se traduiront par l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, de la qualité de l'environnement et du bilan de santé publique de la collectivité montréalaise.

La Charte du piéton reprend les éléments de la Vision du Plan de transport et ses objectifs.

## ■ Charte du piéton

### *Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort et de sécurité*

Les piétons, comme tous les usagers de la route, cherchent à atteindre rapidement leur destination, du moins lorsqu'ils se déplacent à des fins utilitaires. Si l'on souhaite favoriser la marche et, conséquemment, le duo marche-transport en commun, ainsi qu'une utilisation plus judicieuse de l'automobile, il faut :

- assurer l'espace requis pour cheminer en toute tranquillité;
- éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles;
- offrir des trajets plus courts;
- garantir un entretien adéquat des trottoirs et de la voie en rive.

### *Soutenir l'économie montréalaise*

La marche est un facteur important de l'activité économique. Il suffit pour s'en convaincre de voir déambuler les nombreux piétons dans les rues commerciales et dans les marchés publics. Afin d'accroître l'importance de la marche dans l'activité économique, il importe de :

- offrir un accès de qualité pour les piétons aux services, aux biens de consommation, aux activités communautaires et aux transports collectifs;
- revoir la typologie commerciale;
- considérer le rôle des piétons dans l'économie.

### *Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration*

L'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire est bien connu. Ces réseaux, de même que les activités qu'ils permettent, sont parfois des sources de perturbations pour le milieu urbain. Dans ce contexte, il importe que les réseaux de transport et l'aménagement du territoire soient planifiés conjointement. Pour assurer la prise en considération des besoins spécifiques du piéton et pour mettre en place des conditions favorables à la marche, il faut :

- prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public;
- considérer la qualité du milieu comme un incitatif à la pratique de la marche;
- favoriser la création d'unités de voisinage denses et multi-fonctionnelles;
- revaloriser le rôle social de la rue comme support naturel de la vie de quartier.

### *Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité*

Le rapprochement entre le transport et la santé est devenu incontournable. Il réfère à la fois à la lutte aux impacts négatifs des activités liées aux transports dans les milieux de vie, mais aussi à la sédentarité. La quiétude des quartiers résidentiels reste l'une des priorités par rapport à ces impacts. De plus, le renforcement de la sécurité est un élément clé de la qualité de vie. Pour améliorer la qualité de vie des Montréalais, il est donc nécessaire de :

- s'assurer que les activités de travail, d'études et autres sont facilement accessibles à pied;
- s'assurer que l'accès au service de transport en commun soit convivial et à distance de marche raisonnable;
- contrôler la vitesse des automobiles au profit de tous les usagers de la rue;
- assurer la visibilité entre les piétons et les conducteurs de véhicules motorisés;
- sensibiliser les usagers de la rue à la sécurité;
- sécuriser les cheminements, en particulier les traversées piétonnes;
- assurer des cheminements dénués d'obstacles;
- protéger adéquatement les piétons aux abords des entraves.

## ■ Charte du piéton

### *Améliorer la qualité de l'environnement*

La réduction des polluants et une consommation durable des ressources passent inévitablement par la promotion des transports actifs, dont la marche. Pour diminuer les émissions de GES, il faut :

- susciter l'envie de marcher;
- développer un environnement urbain favorable à la marche.

### *Gérer de façon responsable, efficace et équitable*

Dans un contexte de ressources limitées, une plus grande cohésion des décisions et une planification rigoureuse des infrastructures sont incontournables. Pour y parvenir, il est essentiel de :

- favoriser la concertation de tous les partenaires (citoyens, groupes associatifs, secteur privé, gouvernements, institutions d'enseignement);
- améliorer la conception des projets d'aménagement de façon à y intégrer les besoins spécifiques des piétons;
- sensibiliser le public aux bénéfices de la marche;
- mettre en place des mécanismes de financement visant l'amélioration de la pratique de la marche.

## 5. CHAMPS D'APPLICATION

Pour atteindre les objectifs fixés par la Charte du piéton, la Ville et ses partenaires devront réaliser des interventions dans plusieurs champs d'application. Les documents stratégiques de la Ville et de ses partenaires proposent un grand nombre d'interventions qui concernent les champs d'application de la Charte.

### *Planification et aménagement des milieux de vie*

La Ville de Montréal :

- Intègre les besoins particuliers des piétons dans la réglementation d'urbanisme;
- Prend en considération les besoins des piétons tout au long du processus de planification;
- Réduit les effets de coupure dans le tissu urbain;
- Développe des itinéraires menant vers des lieux d'activité fréquentés par les piétons;
- Revoit la qualité, l'esthétisme et la fonctionnalité des corridors piétons;
- Redéfinit le partage de l'emprise publique en faveur de la marche.



### *Entretien, déneigement et déglacage*

La Ville de Montréal :

- Élimine les conflits découlant de la présence des équipements permanents et saisonniers;
- Uniformise la surface des trottoirs;
- Assure le déneigement et le déglacage adéquats des trottoirs;
- Corrige les déficiences du réseau de drainage;
- Maintient le marquage des chaussées en bon état.



## ■ Charte du piéton

### *Sécurité active et passive*

La Ville de Montréal :

- Veille à l'application du Code de sécurité routière;
- Ajuste les volumes de circulation en fonction de la hiérarchie routière;
- Contrôle la vitesse des véhicules;
- Protège les piétons sur le réseau routier;
- Améliore la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro;
- Réduit la largeur des traversées;
- Définit des cheminements sécuritaires vers les écoles;
- Implante des mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- Élimine les manœuvres de livraison gênant la marche;
- Protège les piétons à proximité des entraves;
- Assure un éclairage adéquat des chaussées et des traversées pour piétons;
- Assure la visibilité des piétons et des automobilistes aux intersections;
- Revoit la largeur des chaussées et procède aux ajustements requis;
- Identifie et sécurise les cheminements pour personnes à mobilité réduite.



### *Sensibilisation et information des usagers*

La Ville de Montréal :

- Sensibilise la population à la courtoisie au volant;
- Sensibilise les piétons à leurs droits et leurs responsabilités;
- Valorise les avantages de la marche pour la santé et l'environnement, notamment en entreprise et dans les écoles;
- Sensibilise les gestionnaires de chantiers aux risques causés par les entraves à la marche;
- Informe les piétons des diverses attractions de la ville;
- Implante une signalisation indiquant les temps et les distances de marche, où cela est approprié;
- Uniformise la signalisation du réseau piétonnier intérieur;
- Assure le suivi de la Charte du piéton.



## 6. Programmation et mise en œuvre

La Ville de Montréal s'engage à tout mettre en œuvre pour favoriser l'atteinte des objectifs de la Charte du piéton et invite ses partenaires à l'accompagner dans cette démarche. Pour y parvenir, certaines actions sont prioritaires et feront l'objet d'interventions immédiates.

Les actions seront revues et mises à jour aux deux ans par le Comité de suivi de la Charte du piéton. Elles feront l'objet d'un bilan et permettront de bonifier les actions subséquentes.

### *Actions à entreprendre immédiatement*

- Adoption de la Charte du piéton par le conseil municipal, le conseil d'agglomération et les arrondissements;
- Élaboration d'un Plan d'action et de mise en œuvre de la Charte par tous les arrondissements et les villes reconstituées;
- Diminution de la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et collectrices;
- Déploiement de mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun ;
- Identification d'axes privilégiés pour le piéton au centre-ville, pouvant conduire à la piétonisation de certains tronçons de rues;
- Élaboration d'un Guide des mesures de modération de la circulation, d'un Guide d'aménagement routier ainsi que d'un Guide d'aménagement pour le transport en commun, favorables aux piétons et de normes applicables par la Ville;

## ■ Charte du piéton

- Mise en œuvre du Plan d'action en matière d'accessibilité universelle;
- Organisation de campagnes de sensibilisation au partage de la rue et au respect du Code de sécurité routière par le piéton et l'automobiliste, en étroite collaboration avec les partenaires de la Ville;
- Mise sur pied d'un Bureau de la sécurité routière;
- Identification et promotion des meilleures pratiques par divers moyens, incluant le site internet de la Ville.

## **ANNEXE – Portrait et diagnostic**