

Présentation de mémoire pour l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre du redéveloppement de la Place Versailles

Créer l'île piétonne



Rémy Foisy et Xin Bei Cao

2024

Introduction

La Place Versailles est un lieu de contrastes. D'un côté, elle est entourée de vastes stationnements la rendant peu accessible aux piétons. D'un autre côté, elle offre un environnement piétonnier intérieur confortable et spacieux. **La Place Versailles dispose présentement d'un vaste réseau piétonnier intérieur ininterrompu, ce qui sera perdu avec la nouvelle proposition venant morceler l'espace piéton par des rues automobiles la traversant.**

En tant que personnes concernées par la mobilité, nous craignons que la proposition du nouvel aménagement ne puisse offrir une expérience piétonne aussi satisfaisante que l'intérieur actuel de la Place Versailles. En analysant les plans, on constate que la nouvelle proposition morcelle l'espace piétonnier en quatre places ou parcs publics distincts avec l'ajout de nouvelles rues automobiles.



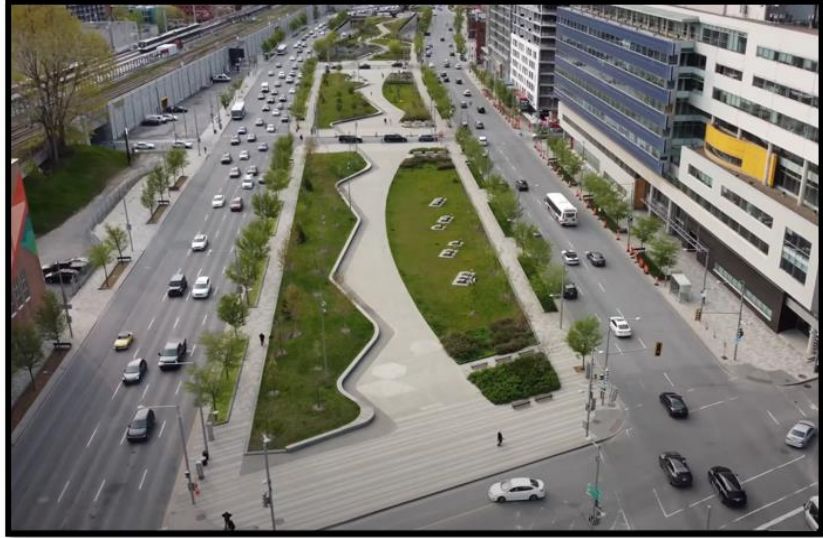
Ces images illustrent les espaces publics piétonniers présentement continus (en vert) morcelés par les rues proposées (lignes orange).

Morcellement

Le premier point à souligner est pourquoi le morcellement de l'espace piétonnier n'est pas favorable à un milieu de vie de qualité selon la vision et les principes du Plan d'urbanisme et de mobilité (2050) de la Ville de Montréal. Cela repose sur deux constats.

Premièrement, en divisant l'espace piétonnier en y intercalant des rues, **cela crée des éléments de risque et de stress pour les piétons.** Il suffit de regarder l'exemple du parc aménagé à la place de l'autoroute Bonaventure, aujourd'hui le boulevard Robert-Bourassa. Un parc de ce type est perturbé par la présence des automobilistes, rendant l'espace bien moins attrayant que s'il y avait

moins de rues qui le morcellent¹. Il est important de comprendre qu'une chaussée accueillant des voitures, même aménagée de manière conviviale, sera rarement utilisée comme un espace de rencontre, de détente ou d'activités, car le danger des véhicules reste présent. C'est aussi pourquoi la rue Sainte-Catherine, conçue comme une rue partagée, n'enregistre pas une forte fréquentation de la chaussée par les usagers.



Autrefois une autoroute, le parc en médiane du boulevard Robert-Bourassa qui a remplacé l'autoroute Bonaventure est une nette amélioration. Toutefois, le morcellement du par les rues et le volume de voitures qui le traversent limitent son potentiel en tant qu'espace public.



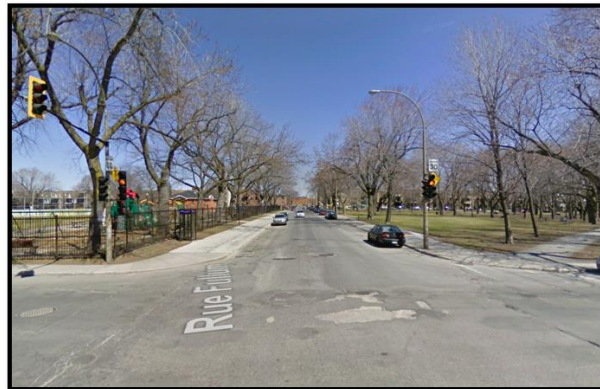
Même si la rue Sainte-Catherine a été conçue comme une rue partagée, le partage de la chaussée se fera très rarement, car la présence des voitures rend ce partage difficile.

¹ https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/8-46_Re%CC%81mi%20Foisy.pdf

Deuxièmement, les rues qui traversent des espaces publics introduisent non seulement un élément de danger, mais **elles limitent aussi le potentiel d'appropriation de l'espace** en créant des barrières physiques et mentales. C'est précisément pour cette raison que généralement à Montréal, les espaces de deux parcs adjacents sont reconnectés en transformant la rue qui les sépare en espace piétonnier. Cette consolidation des espaces verts fait partie intégrante des mesures de transition amorcées par la ville, et qui ne feront que se poursuivre avec plus d'intensité sur tout le territoire. Il faut saisir l'opportunité qui se présente aujourd'hui pour consolider de tels espaces plutôt que de se retrouver à progressivement réaménager les rues projetées au fil de nouveaux impératifs d'aménagement (engendrant des coûts supplémentaires en planification, en maintien et en ressources avec le temps).



La portion de la rue de Rouen, entre la rue du Havre et la rue Gascon, a été réaménagée ces dernières années pour les mobilités douces, dans le but de reconnecter les parcs qui l'entouraient.

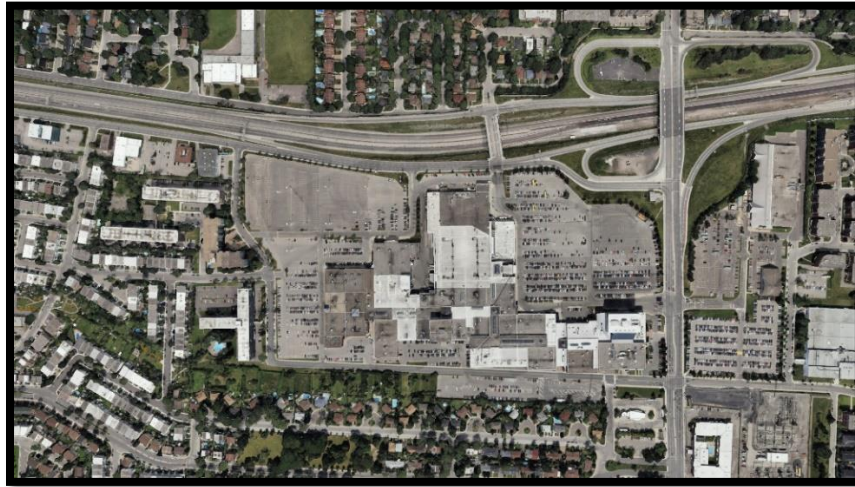


La portion de la rue Marie-Anne, entre la rue Fullum et la rue Chapleau, a été réaménagée pour reconnecter le parc Baldwin.

Flux de circulation traversant

Un autre enjeu lié à la proposition de redéveloppement de la place Versailles est la possibilité de traverser le secteur en voiture. Malgré les tentatives de mesure d'apaisement proposées tels les tête-bêche, ces mesures ne restent que dissuasives et n'empêchent pas réellement l'utilisation du secteur comme itinéraire de contournement pour éviter la congestion sur les artères principales ou les feux de circulation. Cela entraînerait une augmentation significative de la circulation de transit,

avec de nombreux véhicules traversant le secteur sans que le nouveau quartier ne soit leur destination.



Cette série d'images montre que les rues et les sens de circulation qui seront créés dans le réaménagement de la Place Versailles permettront la traversée (les ligne rouge montrent des possibilités de travers du secteur).

Selon les calculs, environ 800 mètres de stationnement sur rue sont prévus dans l'ensemble du projet de redéveloppement de la Place Versailles. Avec une longueur moyenne de 6 mètres par place de stationnement, cela représenterait environ 140 places. **En d'autres termes, l'espace piétonnier serait morcelé uniquement pour offrir 140 places de stationnement, dans un secteur dense comprenant environ 5000 logements.** De plus, le secteur a un accès privilégié à la station de métro Radisson, qui est un pôle de mobilité intermodal et métropolitain assurant les déplacements externes. La part de l'espace public « allouée » à une minorité de résident.e.s est donc inéquitable en termes d'occupation (et d'alternatives d'utilisation potentielle) de l'espace.

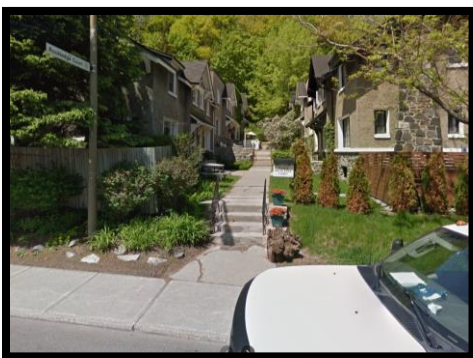
Il serait plus judicieux de reconnaître que le bénéfice mineur de ces places de stationnement sur rue ne justifie pas les effets négatifs majeurs causés par le morcellement de l'espace. Nous proposons d'ajouter ces 140 places dans des structures de stationnement à étages déjà prévues dans le projet. Par cette mutualisation du stationnement, ces places seraient spécifiquement réservées aux clients des commerces du nouveau développement, préservant ainsi l'intégrité de l'espace piétonnier.

Adresse sur rue

Un autre argument avancé contre la création d'une grande île piétonne consolidée est qu'à Montréal, un bâtiment doit avoir une adresse sur une rue. Il est vrai que les bâtiments à Montréal nécessitent une adresse sur rue pour être identifiés. **Cependant, le véritable enjeu de cette critique réside dans l'idée qu'une rue doit forcément être accessible aux voitures pour qu'une adresse puisse y être attribuée.** Examinons cette affirmation de plus près.

Premièrement, il est important de noter que la majorité des adresses à Montréal permet l'accès aux véhicules personnels. Cependant, il existe également de nombreuses rues piétonnes estivales qui animent plusieurs arrondissements de la ville, et ces rues piétonnes possèdent aussi des adresses.

Si l'on considère que les rues piétonnes estivales ne comptent pas puisque temporaires, cela ne change pas l'argument, car il existe aussi des rues piétonnes permanentes, comme la rue Prince-Arthur. D'autres exemples incluent la rue Rockledge Court et la place Roy. Tous ces exemples démontrent qu'il est tout à fait possible à Montréal d'avoir des rues piétonnes permanentes permettant l'attribution d'adresses sans pour autant autoriser la circulation automobile.



La rue Rockledge à gauche et la rue Prince-Arthur à droite ne permettent que les déplacements piétons.

L'accès aux véhicules d'urgence

Une critique importante contre une grande île piétonne est celle qui concerne l'accessibilité des services d'urgence. Selon cette critique, un accès pour les véhicules d'urgence, notamment les camions de pompiers, est nécessaire pour intervenir en cas d'incendie, ce qui impliquerait la nécessité d'un accès automobile.

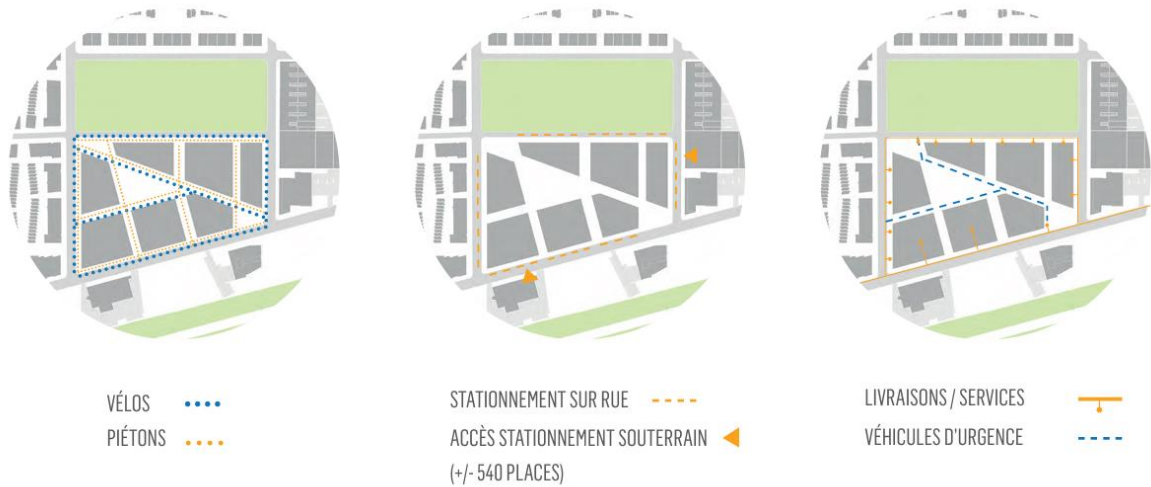
Bien que l'enjeu soulevé soit pertinent, cette critique confond l'accès pour les véhicules d'urgence avec un accès automobile. Il est tout à fait possible de concevoir des aménagements permettant aux véhicules d'urgence d'accéder à un espace conçu pour les mobilités douces, tout en empêchant l'accès aux voitures. Cela peut sembler contre-intuitif, car si un camion de pompier peut accéder à un lieu, il semble logique qu'une voiture puisse en faire autant. Cependant, il est possible de dissuader l'accès des voitures en combinant des aménagements physiques et une signalétique claire indiquant l'interdiction pour les véhicules non autorisés d'emprunter cet accès piétonnier. La plupart des images en vue de google Streetsview dans ce mémoire exemplarise bien comme on peut concevoir ce type d'espace:

Un excellent exemple de cette approche est le projet du Technopôle Angus, où les voies qui traversent ce nouveau quartier seront entièrement piétonnes, tout en intégrant des aménagements adaptés aux services d'urgence. Ces détails sont visibles en examinant attentivement les rendus et les plans proposés.



Vue d'ensemble du Technopôle Angus.

> CIRCULATION ET STATIONNEMENT



On constate que le plan du Technopôle Angus permet aux véhicules d'urgence d'accéder à l'intérieur du développement. Cependant, la fonction principale de cet espace est piétonne.

Source : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P88/3.7_angus_ocpm_2017-03-287.pdf

Il est également important de noter que les véhicules de service de la ville (collecte de déchets, déneigement), de même que les camions de livraison, pourront utiliser ces mêmes chemins pour mener à bien leurs opérations.

Notre proposition

Notre vision pour le projet est de créer une grande île piétonne en consolidant tous les espaces publics. Les rues à l'intérieur de cette zone piétonne seraient aménagées pour la mobilité douce, tout en permettant l'accès aux services d'urgence. Dans cette proposition, il n'y aurait aucune rue qui traverserait le secteur redéveloppé de la Place Versailles. Les rues permettant un accès automobile seraient des impasses (cul-de-sac), réservées uniquement à la desserte locale. Ces rues locales offriraient également un accès aux espaces visiteurs et des zones de dépose-minute. Comme la proposition élimine le stationnement sur rue, les places de stationnement dédiées à la clientèle des commerces seraient mutualisées et situées en périphérie du quartier.

Des exemples qui existent déjà

En plus de l'exemple du Technopôle Angus, plusieurs nouveaux (re)développements entièrement piétonniers existent à travers le monde, ce qui démontre le réalisme de la proposition. Les exemples internationaux méritent aussi d'être étudiés pour comprendre les enjeux auxquels ils ont été confrontés et comment ils ont réussi à les surmonter. En voici quelques exemples d'aménagement à l'international :



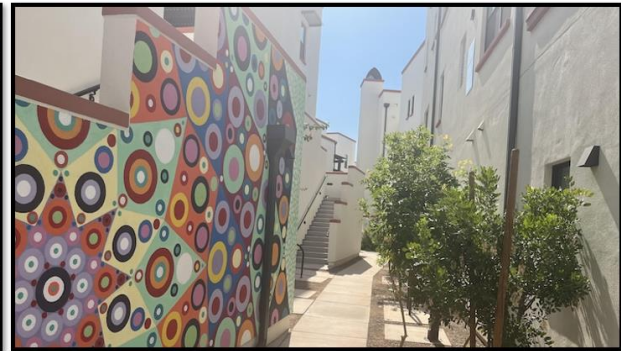
Exemple international du quartier piéton d'Europaplatz à Zurich. Il est intéressant de voir sur l'image de gauche que des véhicules de service ont encore accès à l'intérieur de ce secteur.



Quartier piéton Vankunsten à Oslo. C'est un exemple intéressant, car Oslo est une ville nordique avec des précipitations de neige importantes comme Montréal.



Möckernkiez à Berlin est un quartier entièrement piéton. C'est également un quartier 100 % coopératif en matière de logement, ce qui pourrait inspirer d'autres mémoires pour alimenter cette consultation publique de l'OCPM.



Le quartier culdesac dans la banlieue de Phoenix, Arizona, est un exemple nord-américain. Si Phoenix peut créer des quartiers 100 % piétons, alors Montréal peut certainement le faire aussi.

Aucun enjeu de droit acquis

Puisque le projet de la Place Versailles consiste à redévelopper un espace présentement entièrement commercial, les commerçants et les nouveaux arrivants ne devraient pas se plaindre de l'absence de stationnements sur rue, puisqu'ils sauront à l'avance que ce quartier est piéton et que les espaces de stationnements sont situés en périphérie. Les plaintes habituelles des automobilistes concernant la préservation de leur stationnement ou de leur accès direct à la rue n'auront pas lieu, car il n'y a pas de droits acquis à protéger. Ainsi, au lieu d'opter pour des aménagements qui rendent permanent la présence automobile, par crainte des objections habituelles, il serait plus judicieux, dans le cadre du redéveloppement de la Place Versailles, de privilégier des aménagements piétonniers. Cela permettrait de créer une grande île piétonne à la connaissance des nouveaux résidents et commerçants. Un milieu de vie favorisant les mobilités douces représente un facteur d'attraction important pour celles et ceux qui feront le choix de s'y installer.

Récapitulatif

- La Place Versailles dispose présentement d'un vaste réseau piétonnier intérieur ininterrompu, ce qui sera perdu avec la nouvelle proposition venant morceler l'espace piéton par des rues automobiles la traversant;
- Le morcellement par les voies véhiculaires crée des éléments de risque et de stress pour les piétons et limite les opportunités d'appropriation de l'espace;
- Ces voies encouragent la circulation de transit qui envahit et dégrade considérablement les milieux de vie;
- Le stationnement sur rue n'est pas fondamentalement nécessaire pour les commerces et est inéquitable en termes de nombre d'utilisateurs et en qualité de l'espace public;
- Il ne faut pas confondre l'accès pour les véhicules d'urgence avec l'interdiction d'accès automobile. Des mesures adaptées existent pour concilier les deux;
- En s'inspirant des projets déjà existants, il faut saisir dès maintenant l'opportunité qui se présente pour aménager un espace de vie favorisant les mobilités douces en cohérence avec la vision d'urbanisme et de mobilité de la ville.

Merci de considérer ce mémoire 😊