

Hiver 2024 pénible pour les piétons

Chronique du 29 janvier 2024

Les piétons montréalais viennent tout juste de connaître une période pénible, qui s'est étendue sur une dizaine de jours. En cause, la glace et la gadoue qui ornaient partout les trottoirs jusqu'au récent dégel :

« **Ça tombe comme des mouches sur les trottoirs de Montréal** (Titre...) *La ville de Montréal a reçu 551 appels au 311 concernant les trottoirs glissants jeudi (11 janvier), 283 le jour suivant.* »

Journal de Montréal, 16 janvier

« *La Direction régionale de la santé publique de Montréal estimait à 14 000 le nombre de chutes après lesquelles les ambulanciers ont dû intervenir entre 2016 et 2020* »

Nathalie Collard, La Presse, 19 janvier

Si la sécurité s'améliore au moment d'un dégel, le confort des piétons continue d'en prendre pour son rhume, puisqu'ils pataugent alors dans des accumulations d'eau peu ragoutante, aux intersections tout particulièrement.

Cette situation lamentable qui se répète hiver après hiver est-elle vraiment insoluble ? C'est ce que nous allons voir dans cette chronique.

Trottoirs vs pistes cyclables

On a beaucoup entendu dire que l'administration Plante avait un tropisme si fort pour le vélo qu'elle priorisait le déneigement des pistes cyclables au détriment des trottoirs. À la faveur de sa chronique régulière dans Le Devoir, l'ex-maire de l'arrondissement Rosemont-la-Petite-Patrie François Croteau, que je salue, a fourni une explication définitive sur le sujet. Trois raisons permettent de comprendre pourquoi les pistes cyclables sont mieux déneigées que les trottoirs :

1. Le linéaire des pistes cyclables est très inférieur à celui des trottoirs;
2. Les trottoirs sont très encombrés de mobilier urbain, ce qui complique les opérations de déneigement, quand aucun obstacle ne gêne les matériels de déneigement sur les pistes cyclables;
3. Enfin, chacun sait qu'une surface noire absorbe plus d'énergie solaire qu'une surface claire. De fait, l'asphalte de pistes cyclables est nettement plus foncé que le béton des trottoirs.

À mon sens, cette explication met fin au débat trottoirs vs pistes cyclables.

Conditions particulières récentes

L'élue responsable du déneigement à Montréal, Maja Vodanovic, a expliqué qu'à partir du 6 janvier, Montréal a fait face coup sur coup à deux chutes de neige, de 15 cm pour la première, 17 cm pour la seconde. Le mercure est ensuite monté à 5°, produisant beaucoup d'eau, qu'un fort refroidissement a transformé en plusieurs centimètres de glace.

Je ne conteste pas. Cela dit, Mme Vodanovic n'a-t-elle pas vu qu'au cours de la période de grand froid qui a suivi, il a continué de neiger. Oh ! par toutes petites doses, un centimètre ou deux. Rien pour justifier une nouvelle opération de déneigement, d'autant que sur les chaussées, la circulation automobile et la couleur noire de l'asphalte faisaient rapidement disparaître ces minuscules chutes de neige.

Durant une bonne dizaine de jours, l'on n'a plus vu aucun engin de déneigement au travail. Or, sur les trottoirs, la neige s'était lentement accumulée, rendant la marche de plus en plus ardue. Il y a eu pire. Le 11 janvier, le fait que le fonds de glace soit toujours présent, mais dissimulé par la neige, a multiplié les chutes et entraîné un nombre record de visites de Montréalais aux urgences (Journal de Montréal, 25 janvier).

L'exemple de l'accès au Vieux-Montréal

On trouvera en Annexe 1 une illustration des difficultés rencontrées par les personnes se dirigeant vers le Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars.

L'aménagement en cours de la Place des Montréalaises oblige les milliers de piétons quotidiens à cheminer sur l'étroit trottoir de la rue Viger, puis de se croiser sur l'aussi étroit trottoir de la rue Hôtel-de-Ville. Ajoutez-y les conditions décrites ci-haut et vous constaterez une situation d'inconfort maximal.

La situation sur Viger me choque tout particulièrement, puisqu'au moindre redoux, les piétons se font asperger d'eau souillée. Permettez à cet égard que je vous raconte une anecdote fort instructive :

- En 2016, la situation était similaire à celle d'aujourd'hui puisque le MTQ procédait alors aux travaux de recouvrement de l'autoroute en tranchée;
- La Ville devait « accompagner » le MTQ de diverses façons. Un comité de fonctionnaires a été constitué à cette fin, comité que je dirigeais en tant qu' élu. J'avais constaté que chaque fois qu'il pleuvait, les piétons se faisaient asperger d'eau par la circulation automobile. Ce sera pire quand l'hiver va se pointer, me suis-je dit. C'est pourquoi j'ai insisté, lors de chaque rencontre du comité, pour demander qu'un muret temporaire (Jersey) soit installé le long du trottoir;
- Devinez quoi ! Quand l'hiver est arrivé, aucun muret n'avait été installé... si bien que les piétons se retrouvaient dans une situation lamentable;
- J'ai engueulé le directeur concerné et l'ai obligé à me suivre pour aller constater sur place l'état des lieux. Deux semaines plus tard, le muret était en place.

Triste constat : personne à la Ville ne semble se souvenir de cette disposition minimale visant à sécuriser les piétons et améliorer leur confort.

Les brigades trottoirs

On a vu plus tôt qu'entre les opérations de déneigement, on ne voit plus d'engins de la Ville en service. Ce qui signifie que c'est la circulation automobile, non pas l'état des trottoirs, qui est l'aune à laquelle tout se mesure en termes d'entretien hivernal.

Le concept de brigade trottoir, que j'ai proposé à l'élection municipale de 2009, puis repris à celle de 2013, visait précisément à combler cette lacune évidente.

Trois à cinq brigades seraient constituées qui seraient opérationnelles sans discontinuité durant la période hivernale. Leur mission serait de se poser cette question : *Que pourrions-nous faire aujourd'hui pour améliorer le sort des piétons ?* À titre d'exemples :

- Traiter les zones glacées des trottoirs de façon appropriée;
- Passer autant de fois que nécessaire la chenillette, la souffleuse ou tout autre engin pertinent compte-tenu de la situation particulière constatée sur les trottoirs;
- Lors des redoux, s'assurer de l'écoulement de l'eau aux intersections, etc.

Chaque brigade serait dotée de tout le matériel approprié. Un budget de 25 M\$ annuel devrait suffire à leur financement :

- Je consens personnellement à ce que la Ville annule la gratuité du transport collectif consentie aux 65 ans et plus, d'une valeur de 40 M\$, pour financer les brigades.

Comment expliquer qu'à son sixième hiver, une administration Projet Montréal ait laissé de côté cet idée – voire cet engagement – de créer des brigades trottoirs ?

Quid des trottoirs chauffants ?

On se souviendra que la mairesse Plante, en début de premier mandat, a renoncé aux trottoirs chauffants sur la rue Sainte-Catherine ouest au premier motif que la Place Vauquelin avait fait la preuve que « *Ça ne fonctionnait pas* » :

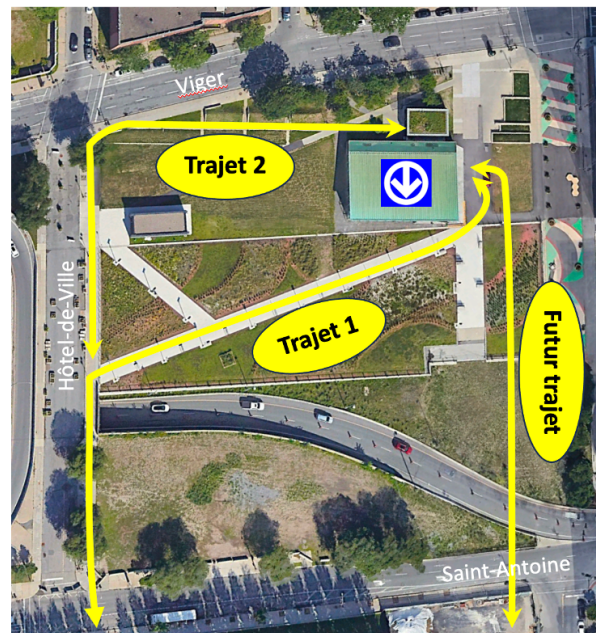
- J'imagine que personne n'a dit à la mairesse que dû à une inondation de la chambre technique souterraine survenue à l'été 2017, le chauffage ne pourrait fonctionner durant l'hiver 2017-2018, son premier en poste;
- Depuis lors, il fonctionne très bien, comme le prouver l'Annexe 2.

Le second motif invoqué par la mairesse était que le seul trottoir chauffant qu'elle connaissait était celui situé à l'entrée principale du siège de la CDPQ, Place Jean-Paul Riopelle. Et encore, ce serait le fait que le segment en cause soit protégé par une marquise qui rendrait ce bout de trottoir chauffant efficace :

- Il semble que personne, non plus, n'ait informé la mairesse que le chauffage hivernal de surfaces plutôt vastes fonctionnait parfaitement autant à l'hôtel Courtyard qu'au Complexe Desjardins, pour s'en tenir à ces deux exemples également illustrés à l'Annexe 2.

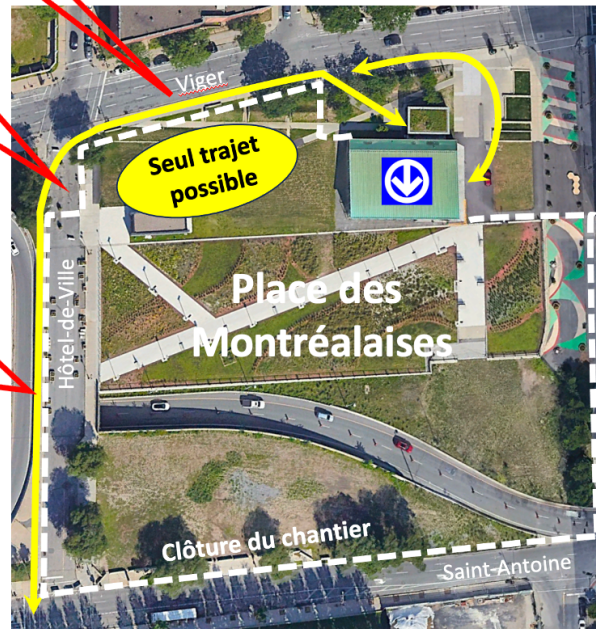
Coudonc, personne ne parle à la mairesse ?

Inconfort et insécurité du cheminement piétonnier hivernal entre la station de métro Champ-de-Mars et le Vieux-Montréal



Auparavant

Actuellement



- Des milliers de personnes empruntent quotidiennement le seul trajet possible
- Tout est étroit, glacé et/ou en gadoue
- Au moindre redoux, les piétons vont se faire asperger d'eau souillée le long de Viger
- Enfin, insécurité sur Viger, du fait de l'étroitesse du trottoir, de la vitesse de circulation et de l'absence d'autos stationnées le long du trottoir

Exemples de l'efficacité hivernale des surfaces chauffées au centre-ville de Montréal

Place Vauquelin
1 500 m²



Hôtel Courtyard
725 m²



On notera la parfaite ligne de démarcation entre la surface chauffée et les trottoirs glacés, autant à Place Vauquelin qu'au Complexe Desjardins

Complexe Desjardins
600 m² au total des 5 entrées