Les accès au réseau piétonnier souterrain (RÉSO) et à la ville intérieure : présentation des relevés et analyse sommaire

Rapport présenté par l'Observatoire de la ville intérieure
à la division du développement urbain de
Ville de Montréal

Responsable du projet :
Michel Boisvert,
professeur à l'institut d'urbanisme
et directeur de l'Observatoire de la ville intérieure

en collaboration avec
Martin Gagnon, diplômé en urbanisme, spécialiste de géomatique et auxiliaire de recherche à l'Observatoire de la ville intérieure
et
Hugo Lalonde, étudiant dans le programme de Maîtrise



Université de Montréal

20 mars 2008

Plan du rapport **page**

1. Mise en contexte

1.1 Le réseau piétonnier protégé et la ville intérieure ……. 3
1.2 La décomposition du réseau piétonnier intérieur …….. 4
1.3 L'importance du relevé des accès ……... 6

2. Choix méthodologiques

2.1 Les informations contenues en légende ……. 10
2.2 Consignes au niveau des relevés ……. 15

3. Observations

3.1 Les modalités d'accès, par secteur ……. 17
3.2 Les types d'espaces accédés, par secteur ……... 21
3.3 Autres caractéristiques, vue d'ensemble …….. 23

4. Conclusions et perspectives

4.1 Sommaire …… 25
4.2 Perspectives pour le futur ……. 28

Annexes

Annexe A. Plans divers (document joint)

A-1 Le degré d'ouverture au public de chaque accès
A-2 La nature de l'espace accédé pour chaque accès
A-3 L'accessibilité au métro pour chaque accès

Annexe B. Tableaux des données recueillies

Tableau B.1 Degré d'ouverture au public ……. 32
Tableau B.2.A Type d'espace accédé : corridor ……. 34
Tableau B.2.B Type d'espace accédé : usage déterminé ……. 36
Tableau B.3 Accessibilité au métro ……... 38

1. Mise en contexte

1.1 le réseau piétonnier protégé et la ville intérieure

Le centre-ville de Montréal dispose depuis 1962, c'est-à-dire depuis la construction de tunnels entre la Place Ville-Marie et la Gare centrale, d'un atout exceptionnel soit un réseau piétonnier protégé. Quarante-cinq ans plus tard, ce réseau, dont la très grande majorité des liens dans le domaine public sont en souterrain, compte plus de trente kilomètres linéaires et la ville intérieure qui s'y rattache comprend 69 immeubles distincts.

> Ville intérieure :
>
> « Ensemble d'immeubles raccordés par des liens piétonniers protégés, appartenant à plusieurs propriétaires, offrant une diversité de fonctions, notamment du transport collectif, du commerce de détail, des espaces à bureaux et des activités de divertissement, et disposant d'ententes avec les autorités locales pour l'occupation du domaine public. »
> Source : *Observatoire de la ville intérieure, www.ovi.umontreal.ca*

On estime qu'entre 230 000 et 250 000 personnes utilisent chaque jour le RÉSO montréalais, autant dire une large majorité de ceux qui chaque jour de la semaine se trouvent au centre-ville, que ce soit pour y travailler, y étudier, y magasiner ou tout simplement parce qu'ils y résident.

Pour compiler sur une base continue l'information relative à ce réseau et pour faciliter la recherche des facteurs positifs et négatifs qui ont marqué son évolution, l'Institut d'urbanisme a créé en 2002 l'Observatoire de la ville intérieure, profitant d'une aide financière de démarrage du Fonds de développement de la métropole[1]. Ses travaux s'adressent aux chercheurs et aux gestionnaires intéressés par l'aménagement des espaces souterrains en milieu urbain. L'objectif prioritaire a été dès le départ de rassembler, générer et diffuser des informations utiles à la compréhension de l'évolution

[1] D'autres bailleurs de fonds ont aussi contribué à son développement, comme la Ville de Montréal qui lui a confié la responsabilité d'organiser une série de séminaires à l'hiver 2004 ou le Ministère fédéral des transports, des infrastructures et des collectivités qui lui a octroyé un important contrat de recherche au printemps 2006.

de la ville intérieure montréalaise. Toutefois, des analyses comparatives ont récemment été entreprises en partenariat avec des équipes de recherche à Toronto, Shanghai et Paris.

1.2 la décomposition du réseau piétonnier intérieur

Le réseau piétonnier protégé est constitué de corridors, de places et d'autres types d'espaces intérieurs dans lesquels le public est invité à circuler, de façon complémentaire aux trottoirs, places et autres lieux d'accès public situés à l'extérieur. À Montréal, comme d'ailleurs à Toronto, le réseau piétonnier protégé est constitué de segments soudés les uns aux autres, appartenant aux propriétaires immobiliers, à l'exception des passages sous les rues qui continuent à appartenir à la municipalité et qui font l'objet, pour la majorité, de permis d'occupation du domaine public.

Les conditions d'accès au réseau piétonnier intérieur, en particulier les heures d'accessibilité et les conditions à remplir pour y être admis, varient beaucoup. Nous suggérons trois niveaux distincts d'accessibilité, les deux premiers niveaux seulement étant considérés comme un substitut au réseau piétonnier extérieur.

Le **réseau primaire** est composé des liens entre les immeubles (ou nœuds du réseau) et des cheminements à travers les immeubles qui sont couverts par une servitude de passage ayant fait l'objet d'une entente entre les autorités municipales et le(s) propriétaire(s) immobilier(s). Si une telle servitude n'existe pas, c'est le chemin le plus court menant aux autres immeubles raccordés au réseau piétonnier protégé qui est pris en compte. Sauf exception[2], le réseau primaire est entièrement en souterrain. Il comprend les mezzanines, dans les stations de métro, et les corridors rattachés aux stations.

[2] C'est le cas par exemple du passage aérien entre le Palais des Congrès et le Complexe Guy-Favreau ainsi que du passage en rez-de-chaussée à l'intérieur de la Place de la Cité internationale (immeuble de l'OACI).

C'est dans ce réseau primaire qu'on trouvera la plus grande proportion de piétons en transit c'est-à-dire dont l'origine ou la destination du déplacement n'est pas l'immeuble ainsi parcouru. En corollaire, c'est aussi dans le réseau primaire qu'on trouvera les débits les plus importants et les heures d'accessibilité les plus étendues; lorsqu'une entente a été conclue entre les autorités municipales et le(s) propriétaire(s) immobilier(s), ceci signifie le plus souvent « aux heures d'opération du métro ».

Le **réseau secondaire** est formé de tous les autres lieux d'accès public à l'intérieur des immeubles, ce qu'on peut appeler les espaces communs. Ainsi dans un immeuble où les espaces sont mis en location (tour à bureau, galerie commerciale) ceci comprend les corridors et places menant à ces locataires mais exclut les espaces loués. Dans un immeuble où tous les espaces appartiennent à un même propriétaire (une université, un siège social), ceci correspond à l'aire de circulation publique, telle que définie par chacun des propriétaires. En outre, tous les espaces qui sont la propriété du transporteur public (STM) et qui ne sont pas déjà comptabilisés dans le réseau primaire appartiennent au réseau secondaire. Ce réseau secondaire comprend des espaces souterrains, d'autres en surface et d'autres encore au-dessus du sol. Il comprend notamment les halls d'entrée des immeubles, en rez-de-chaussée et les chemins permettant de rejoindre le réseau primaire en souterrain; c'est cette composante du réseau secondaire qui sera le plus souvent concernée par les accès à la ville intérieure auxquels nous porterons notre attention.

On trouvera encore dans ce réseau secondaire certaines personnes qui sont en transit et qui ont choisi un parcours différent, par exemple parce qu'elles en profitent pour faire du lèche-vitrine, ou encore parce qu'elles ont l'intention de sortir à l'extérieur par un accès qui ne se trouve pas à proximité du réseau primaire. Mais la plus grande partie des usagers du réseau secondaire ont une origine ou une destination située dans l'immeuble tout en n'y travaillant pas ou n'y résidant pas. Ce sont donc pour la plupart des « clients », c'est pourquoi ce réseau n'est accessible la plupart du temps au public que durant les heures de travail, si c'est une tour à bureau, ou durant les heures de magasinage, si c'est une galerie marchande.

Le **réseau tertiaire** comprend ces aires de circulation publique dont l'accès est contrôlé. Ce contrôle est exercé le plus souvent à l'aide de portes dont le déverrouillage est réservé à un nombre très limité de personnes, par exemple des employés ou des résidents. Le déverrouillage se fait à l'aide d'une clé, d'une carte magnétique ou de tout autre dispositif semblable. Le réseau tertiaire reste tout de même d'accès public dans la mesure où ça demeure un espace commun, qui n'est pas en soi ni une origine ni une destination et qui doit donc être considéré comme un espace de transit. Ceux qui ont la permission de circuler dans le réseau tertiaire disposent des moyens d'en assurer par eux-mêmes l'accessibilité de sorte qu'on peut considérer le réseau tertiaire comme accessible en tout temps, bien qu'à un nombre très limité de personnes.

Là où des « clients » seront en nombre relativement important, ce contrôle pourra s'exercer de manière plus souple par un service de surveillance. C'est le cas par exemple dans l'utilisation des ascenseurs des tours à bureaux et des corridors qu'on trouve à chaque étage. Ces « clients » ou « visiteurs » seront tolérés, durant les heures normales de travail, mais devront sur demande confirmer le motif de leur visite.

Non seulement ces très nombreux segments du réseau tertiaire sont difficiles à répertorier, mais le contrôle de leur accès ne permet pas de les envisager comme des lieux concurrents des espaces piétons extérieurs. En conséquence, le réseau tertiaire est exclus du calcul du réseau piétonnier intérieur.

1.3 l'importance du relevé des accès

L'information dont dispose l'Observatoire de la ville intérieure pour remplir sa mission provient pour une large part des services de la Ville de Montréal puisque ceux-ci sont tenus de mettre à jour l'information sur la base cadastrale, sur les réseaux viaires et les autres réseaux d'infrastructure, sur l'utilisation du sol et les valeurs foncières etc. Outre le réseau piétonnier lui-même, dont nous cherchons à raffiner sans cesse tant l'insertion

volumique que la base de données[3], l'une des informations qui est vite apparue mériter un effort prioritaire de relevé concerne les accès, c'est-à-dire ces lieux de passage entre l'extérieur et l'intérieur, situés dans les immeubles raccordés à la ville intérieure. À condition que ces accès soient effectivement disponibles au public, plus ils seront nombreux et plus ils faciliteront l'interaction de la ville intérieure avec son milieu d'insertion. Ceci implique des parcours plus rapides pour les usagers et une plus grande accessibilité aux nœuds de transport collectif rapide, stations de métro et gares de trains ou d'autobus. Sur le plan de la sécurité, la prolifération des accès entraîne à la fois des avantages et des inconvénients. D'un côté, elle permet d'évacuer plus rapidement vers l'extérieur les gens qui se trouvent dans la ville intérieure en situation d'urgence, comme lors d'une alerte incendie[4], mais d'un autre côté, elle complique la tâche des autorités policières qui voudraient intercepter un suspect qui, à la suite d'un crime commis dans la ville intérieure, chercherait à quitter précipitamment les lieux. Sur le plan environnemental, la multiplicité des accès ajoute encore aux difficultés de contrôle de la température ambiante et de la circulation de l'air qui résultent déjà des effets de voisinage entraînés par le réseau piétonnier lui-même.

Plusieurs types d'information peuvent être colligés sur chacun des accès à répertorier :

1) des précisions d'ordre physique comme l'emplacement exact, la largeur et la hauteur de l'accès, les matériaux utilisés etc;
2) des informations sur les catégories de personnes aptes à utiliser l'accès;
3) des indications sur la vocation de l'espace intérieur auquel on accède, une fois franchi l'accès (ou la porte);
4) des renseignements sur les périodes d'accès, tant les heures d'accès effectives que celles qui ont pu faire l'objet d'une entente avec les autorités municipales ou la Société de transport de Montréal.

[3] Pour plus de détails sur le contenu de notre Système d'Informations à Références Spatiales, consulter le document de présentation disponible sur notre site Internet à l'adresse suivante : http://www.ovi.umontreal.ca/recherches.html

[4] À condition toutefois que la signalisation soit à la hauteur, ce qui représente toujours un défi dans les espaces confinés.

Étant donné que les informations de type 1 ne présentent pas un intérêt aussi grand, pour le moment, que les autres types d'information et que celles de type 4 nécessiteraient des ressources de terrain dont nous ne disposons pas actuellement, nous nous concentrerons dans ce rapport sur les deux autres types d'information.

Dans le but de disposer d'une information aussi complète que possible sur le réseau piétonnier intérieur (RÉSO), l'Observatoire est donc convenu avec la Ville de Montréal de

1) répertorier sur support informatique l'emplacement de tous les accès (portes communiquant entre l'extérieur et l'intérieur) dans les immeubles raccordés au réseau piétonnier intérieur;

2) caractériser chaque accès tant sur le plan du degré d'ouverture au public (types de public concerné) que sur celui des catégories d'occupation des lieux intérieurs auxquels conduisent ces accès.

2. Choix méthodologiques

Un accès peut être constitué de une, deux ou plusieurs portes. Par ailleurs, si on trouve deux rangées de portes parallèles (l'une étant donc en partie à l'extérieur et en partie à l'intérieur, tandis que l'autre est entièrement à l'intérieur), elles ne forment qu'un seul accès. Ces accès sont pour la très grande majorité en rez-de-chaussée, mais certains sont plutôt situés à l'étage ou en sous-sol, un escalier y conduisant depuis le sol[5].

Précisons que le relevé des accès s'est fait à partir de l'extérieur des immeubles et en répertoriant systématiquement tous les accès aux immeubles raccordés au réseau piétonnier intérieur. Cette dernière information est déjà contenue dans notre Système d'information à références spatiales (SIRS), construit à partir des relevés de la Ville de Montréal, des plans des abords de chaque station de métro de la STM, de plusieurs plans d'architecte dont ceux qui sont annexés aux ententes entre les propriétaires immobiliers et les autorités municipales (plans d'ensemble, permis d'occupation du domaine public, baux emphytéotiques etc), et de relevés sur le terrain. Chaque accès a été situé par les auxiliaires de recherche sur les plans 2D qui leur ont été fournis[6], en s'aidant du contour de l'immeuble apparaissant sur ces plans.

Soulignons que le réseau piétonnier intérieur reproduit jusqu'à présent dans nos travaux et communications est le résultat d'une projection au sol de tous les étages, c'est-à-dire que là où on trouve plusieurs niveaux accessibles au public, comme dans les galeries marchandes, tous ces niveaux sont superposés dans l'image en 2D. Nous avons donc du corriger la situation afin de se doter d'un nouveau contour des immeubles (emprise au sol) qui reflète mieux la réalité en ce qui concerne les rez-de-chaussée. Avant cette correction, on pouvait croire que certains accès étaient raccordés au RÉSO alors que les accès et le réseau piétonnier protégé étaient tout simplement situés à des niveaux différents. Par ailleurs, certains accès pouvaient sembler si près du RÉSO qu'on pouvait

[5] Sur un total de 1 361 accès, 80 sont considérés au-dessus du sol (plus de 10 marches à gravir) et 17 sont situés en sous-sol (plus de 10 marches à descendre).

[6] Il n'y a donc pas eu de mesure précise sur le terrain ni de recours systématique aux plans d'architecte. C'est pourquoi il faut admettre, au niveau de l'emplacement de chaque accès, une marge d'erreur qui peut atteindre 2 mètres.

croire à une erreur de relevé, alors que l'explication tenait justement à ces différences de niveau.

Grâce aux relevés complémentaires effectués dans ces portions du réseau secondaire qui permettent de relier les accès au réseau primaire mentionné plus haut, nous sommes maintenant en mesure d'éliminer sur nos plans toute confusion. D'une part, on y distingue clairement les portions du réseau piétonnier protégé qui sont accessibles directement depuis l'extérieur, et se situent donc en rez-de-chaussée, et celles qui sont plutôt situées en souterrain ou à l'étage, auxquels on ne peut donc pas accéder directement depuis l'extérieur. D'autre part, les accès eux-mêmes ont été classés en trois groupes suivant qu'ils permettent d'accéder aux réseaux piétonniers primaire ou secondaire, au réseau tertiaire (non public) ou simplement aux immeubles raccordés, sans connexion avec les réseaux piétonniers protégés.

2.1 les informations contenues en légende

2.1.1 *degré d'ouverture au public*

On peut classifier les accès en 5 catégories mutuellement exclusives de degré d'ouverture au public.

Grand public

Les accès *Grand public* sont destinés à accueillir un grand nombre de visiteurs. On trouve toujours sur ou à proximité de l'accès une identification des occupants du lieu, mais une faible proportion parmi ces accès fournit des informations sur les heures d'ouverture de l'accès[7]. On trouve dans cette catégorie les accès directs aux stations de métro, les entrées principales des galeries marchandes et des immeubles à bureaux, ainsi que les entrées à des établissements commerciaux particuliers, qu'ils conduisent ou non jusqu'au réseau piétonnier intérieur. La plupart du temps, les accès *Grand public* sont des portes doubles (donc avec un espace entre les deux), mais dans le cas

[7] Nous ne disposons d'une telle information que pour 152 parmi les 502 accès Grand Public (ou 30% du total) et cette information provient non seulement des relevés effectués mais aussi des ententes de servitude signées entre la Ville de Montréal et certains propriétaires immobiliers ainsi que des plans de la STM proposés sur Internet.

d'établissements commerciaux individuels, il s'agit le plus souvent de portes simples. À noter que les accès pour véhicules (portes de garages) ont aussi été répertoriés puisqu'ils peuvent permettre à des personnes d'accéder aux immeubles raccordés à la ville intérieure. Sur les 131 accès pour véhicules[8], nous en avons classé 30 comme accès Grand Public.

Libre

Dans cette catégorie se retrouvent toutes les portes pouvant être utilisées par n'importe qui, mais ne pouvant se mériter la mention grand public en raison de l'absence d'information sur les occupants du lieu, et a fortiori sur les heures d'ouverture de l'accès. Sur les 131 accès pour véhicules, on en trouve 23 dans cette classe.

Réservé

Un accès réservé comporte un mécanisme permettant à des individus sélectionnés d'y accéder de l'extérieur. Ces mécanismes comprennent des serrures, des intercoms, des détecteurs de carte magnétiques ou des boîtes à code d'accès. On retrouve notamment dans cette catégorie les accès aux immeubles résidentiels, ceux qui servent à la livraison des marchandises et la plus grande partie des accès pour véhicules (portes de garage), soit 74 sur 131 ou 56,5%.

Urgence

Pour classer un accès dans la catégorie urgence, il doit y avoir, à l'extérieur, une indication le stipulant.

Porte sans poignée (ou Porte panique)

Il s'agit d'une porte ne pouvant pas s'ouvrir de l'extérieur et qui a toutes les apparences de ne servir qu'en cas d'urgence sans toutefois être identifiée ainsi expressément. La plupart du temps, ces portes sont peintes de manière à se fondre dans la façade du bâtiment. Il arrive toutefois qu'un mécanisme permette de l'ouvrir de l'extérieur malgré l'absence de poignée.

Tout en maintenant la classe *Réservé* comme distincte, on peut aussi former deux grandes catégories de la façon suivante :

[8] Précisons que les accès pour piétons adjacents aux accès pour véhicules et permettant de rejoindre un stationnement sont traités comme des accès distincts.

Public
C'est la somme des catégories *Grand public* et *Libre*

Évacuation d'urgence
C'est la somme des catégories *Urgence* et *Porte sans poignée*

2.1.2 *Nature de l'espace accédé*

Il y a d'abord deux grandes catégories suivant que l'espace auquel on accède depuis l'extérieur est à usage déterminé ou voué à la circulation piétonne vers des lieux à usage déterminé, situés plus loin. Ces aires de circulation piétonne sont des corridors, des halls d'entrés ou des places intérieures. À noter que dans les deux cas les propriétaires des lieux peuvent être des individus ou des sociétés ou des regroupements d'individus ou de sociétés. Ajoutons que la Ville de Montréal n'est propriétaire que du domaine public soit moins de 2 km sur les 30 km de réseau et que, sauf exception, ces segments situés sous les rues ne disposent d'aucun accès vers l'extérieur[9].

Usage déterminé
C'est la somme des trois catégories suivantes : stationnement, commerce et équipement collectif[10].

Stationnement
Cet usage fait référence aux véhicules motorisés et il comprend à la fois les accès destinés aux véhicules et ceux qui permettent aux personnes d'accéder à un espace de stationnement intérieur.

Commerce

[9] Parmi ces exceptions il y a la sortie sur la Place Jean-Paul Riopelle depuis le corridor situé sous la rue Saint-Pierre, ainsi que les deux accès aux corridors menant à la station de métro Square Victoria situés dans le Square Victoria lui-même.

[10] À noter qu'il n'y a pas d'*usage déterminé résidentiel* ni d'*usage déterminé – bureau* parce que nous n'avons pas pu distinguer depuis l'extérieur de l'immeuble ou depuis le RÉSO (réseau piétonnier protégé d'accès public) si l'accès conduisait à un usage déterminé ou à un corridor. Tous les cas ont donc été classés en *Corridor*.

Le mot Commerce est employé ici dans un sens très large recouvrant à la fois le commerce de détail (distribution), les établissements de services (e.g. succursales bancaires, coiffeurs etc.) ainsi que les bars et restaurants. Les accès classés *Usage déterminé – Commerce* mènent directement à l'intérieur d'un établissement commercial et non pas à l'intérieur d'une galerie marchande. Certains parmi eux permettent de rejoindre le réseau piétonnier intérieur parce que l'établissement est accessible au public autant depuis l'extérieur que depuis l'intérieur du bâtiment tandis que les autres ne sont accessibles que depuis l'extérieur, ce qui permet tout de même d'entrer dans un immeuble raccordé à la ville intérieure. Dans le premier cas, le passage à l'intérieur du commerce est considéré comme appartenant au réseau piétonnier tertiaire, c'est pourquoi il n'est pas retenu dans la présentation du réseau piétonnier. Cette distinction apparaît sur toutes les cartes.

Équipement

Les équipements collectifs comprennent les services gouvernementaux destinés au public (e.g. cour de justice, hôtel de ville, services de l'impôt, etc.), les établissements d'éducation (e.g. pavillon universitaire), de santé (e.g. hôpital, CLSC), ou de loisir (e.g. musée, salle de concert). Les salles de cinéma sont plutôt considérées comme des commerces. Comme précédemment, les accès classés *Usage déterminé – Équipement* mènent directement à l'intérieur d'un service et non pas dans un immeuble à bureaux. Certains parmi ces accès permettent de rejoindre le réseau piétonnier intérieur parce que l'établissement est accessible au public autant depuis l'extérieur que depuis l'intérieur du bâtiment tandis que les autres ne sont accessibles que depuis l'extérieur, ce qui permet tout de même d'entrer dans un immeuble raccordé à la ville intérieure. Dans le premier cas, le passage à l'intérieur de l'équipement est considéré comme appartenant au réseau piétonnier tertiaire, c'est pourquoi il n'est pas retenu dans la présentation du réseau piétonnier.

Corridor

C'est la somme des trois catégories suivantes : *Métro direct, Galerie marchande et Édifice à bureaux*.

Métro direct

Un tel accès conduit directement aux guichets d'une station de métro. L'espace auquel on accède de même que l'accès lui-même appartiennent à la STM. Ces accès sont tous dotés d'une affiche extérieure où apparaît le logo du métro de Montréal et, pour la plupart, du RÉSO.

Galerie marchande
L'accès mène à une aire de circulation piétonne conduisant aux différents locataires de la galerie marchande. Une porte qui permet d'entrer directement dans un magasin en particulier est considérée comme à *Usage déterminé - commerce* (voir ci-haut).

Édifice à bureaux
L'accès mène à une aire de circulation piétonne qui conduit aux différents locataires de l'édifice à bureaux. On trouve de nombreux accès de ce type dans la mesure où nous considérons comme des composantes du réseau piétonnier secondaire les passages intérieurs reliant les accès *Grand public* des tours à bureaux, situés en rez-de-chaussée et permettant d'entrer dans le hall de ces immeubles, aux corridors du réseau piétonnier primaire situés en souterrain. Un accès pour véhicules menant au stationnement souterrain d'un édifice à bureaux est considéré comme *Usage déterminé - stationnement* (voir ci-haut).

2.1.3 accessibilité au métro

En conjuguant nos relevés avec les informations offertes au public par la Société de transport de Montréal, il est possible de répartir les accès en 5 classes suivant le degré d'accessibilité au métro

Accès direct au métro
Cet accès conduit directement dans un corridor qui est la propriété de la STM et qui mène à une station de métro. Bien sûr cet accès est disponible aux heures d'opération du métro, en plus de disposer d'une affiche avec logo à l'extérieur.

Accès indirect au métro

Un tel accès conduit à une station de métro, mais l'espace auquel on accède n'est pas la propriété de la STM, tout en appartenant au réseau piétonnier protégé primaire ou secondaire. Par convention entre le propriétaire immobilier et la STM, cet accès est disponible aux heures d'opération du métro et il est doté d'un pictogramme du métro.

Accès par le RÉSO

Un tel accès conduit à une station de métro et l'espace auquel on accède n'est pas la propriété de la STM, tout en appartenant au réseau piétonnier protégé primaire ou secondaire. La différence avec la classe précédente est qu'il n'y a pas eu d'entente avec la STM concernant les heures d'ouverture et qu'en conséquence il n'y a pas de pictogramme annonçant l'accessibilité au métro.

Accès par le réseau tertiaire

Un tel accès conduit à une station de métro, mais l'espace auquel on accède n'appartient pas à la STM et il n'appartient pas au RÉSO. Cet espace est un segment du réseau tertiaire, donc un local à usage déterminé. Il peut être utilisé par les employés et même, à certaines heures, par la clientèle, mais on ne peut le considérer comme public.

Accès à un immeuble raccordé

L'immeuble dans lequel est situé cet accès est raccordé à la ville intérieure, ce qui implique que des personnes, comme certains employés, peuvent rejoindre le RÉSO, assurant ainsi une liaison entre l'intérieur et l'extérieur. Mais l'espace auquel on accède n'appartient pas aux réseaux piétonniers primaire ou secondaire, ni même au réseau tertiaire de sorte qu'aucun personne du public, ni même la clientèle d'un établissement , ne peut s'y retrouver.

2.2 consignes au niveau des relevés

L'Observatoire de la ville intérieure a procédé en 2004 à un relevé de ces accès et des cartes ont d'ailleurs été produites[11] à partir de ces relevés. Mais, trois ans plus tard, il y a eu nécessité de procéder à une nouvelle série de relevés sur le terrain non seulement parce que quelques nouveaux immeubles se sont ajoutés, mais aussi parce que certaines erreurs s'étaient glissées dans l'opération relevé. D'une part certains accès ont été oubliés en raison du manque de clarification dans la distinction entre les accès au réseau piétonnier protégé par rapport aux accès aux immeubles raccordés au réseau piétonnier. D'autre part, des vérifications ponctuelles ont conduit à la constatation que quelques informations étaient erronées, en raison peut-être du trop grand nombre de personnes affectées aux relevés.

Comme en outre la STM produit une information similaire et qu'elle présente sur son site Internet tous les accès dotés du logo du métro, sans que nous ayons compris les critères de sélection pour ceux, parmi ces accès, dont elle n'est pas propriétaire, nous avons cru essentielle une coordination entre les deux organisations de manière à disposer d'un fichier identique pour cette partie des relevés. Un contact a donc été établi avec M. Marcel Lévesque de la STM, responsable de la révision des cartes pour l'organisme. Plusieurs rencontres ont ensuite eu lieu soit dans les locaux de l'Observatoire soit au siège social de la STM afin de s'assurer de la validité de l'information.

Les relevés ont tous été réalisés par Hugo Lalonde, étudiant dans le programme de Maîtrise en urbanisme, à divers moments au cours d'une période de 8 mois (de mai 2007 à janvier 2008). La supervision a été assurée tant par Martin Gagnon, chargé d'intégrer l'information au Système d'informations à Références Spatiales (SIRS) que par Michel Boisvert, directeur de l'Observatoire de la ville intérieure et chargé de projet.

[11] Un exemple en est fourni sur le site de l'Observatoire, à l'adresse suivante : www.ovi.umontreal.ca/sections/encours.html#3.

3. Observations

Les quelques observations que nous présentons ici sont tirées d'un premier examen des cartes proposées à l'annexe A et des tableaux présentés en Annexe B. Le but visé est de faire ressortir les traits majeurs de chaque segment de réseau ou de chaque immeuble raccordé. Une utilisation plus fine de cette information, en croisant notamment les variables entre elles puis en associant celles-ci à d'autres caractéristiques du réseau piétonnier, comme l'âge ou le type de propriété, sera réalisée ultérieurement.

3.1 Le degré d'ouverture au public, par secteur

Le pôle Berri-UQAM de la ville intérieure comprend 4 complexes immobiliers seulement, mais comme le campus principal de l'Université du Québec à Montréal est constitué de 5 immeubles distincts, on y trouve au total près d'une dizaine d'immeubles. À l'exception de la Place Dupuis, un immeuble multifonctionnel, ce sont tous des équipements collectifs disposant d'un nombre d'accès très élevé; sur les 182 accès, 44,5% donnent accès au RÉSO et 20,9% à un segment du réseau tertiaire, le dernier tiers ne permettant que d'accéder à un immeuble raccordé. C'est tout de même une accessibilité au RÉSO près de deux fois plus grande que dans l'ensemble de la ville intérieure où seulement 25,2% (343 / 1361) sont des accès aux réseaux primaire ou secondaire. Certaines particularités peuvent aussi être notées. La Station centrale montre 27 accès dont 25 sont classés Grand Public : parmi ces dernières, on compte 19 portes reliant la gare d'autobus aux quais d'embarquement. L'immeuble voisin, la Grande bibliothèque du Québec, dispose de 25 accès dont 6 seulement sont de type *Grand Public*. La catégorie la plus importante est formée de 15 accès réservés, dont les trois quarts ne sont pas connectés aux réseaux piétonniers primaire et secondaire; ce sont des « entrées de service » qui servent notamment à la livraison de marchandises et qui sont situées à l'arrière du bâtiment.

L'axe Est, qui va du Complexe des sciences de l'UQAM jusqu'au Palais des Congrès inclusivement, ne compte que 5 complexes immobiliers[12], mais tous sont de grande dimension. Le Palais des congrès par exemple, en incluant le petit immeuble raccordé au corps principal par une passerelle au-dessus de la rue Chéneville, montre un total de 74 accès dont 29 à caractère *Public (Grand Public* + *Libre*), un peu plus de la moitié d'entre eux permettant de rejoindre directement le RÉSO. On a aussi appelé ce segment l'axe institutionnel puisqu'on y trouve des services gouvernementaux, ceux du fédéral (Immeuble Guy Favreau) et ceux du provincial (Complexe Desjardins), et que les trois autres complexes sont gérés par des sociétés para-publiques. On pourrait peut-être s'attendre dans ces circonstances à ce que la proportion d'accès servant aux évacuations d'urgence soit plus importante qu'ailleurs, en particulier dans le cas du RÉSO et c'est bien ce qu'on observe : 10% des 69 accès au RÉSO sont dans la catégorie Urgence ou Porte sans poignée, par comparaison avec 5,5% dans l'ensemble de la ville intérieure. Pour les accès ne permettant pas une connexion directe avec le RÉSO, les pourcentages sont respectivement de 35% et de 28%. Il convient de souligner par ailleurs le cas particulier des commerces du Complexe Desjardins situés le long de la rue Ste-Catherine : on compte 14 accès Grand public ne permettant pas un accès direct aux réseaux piétonniers primaire ou secondaire, mais comme 13 d'entre eux permettent d'accéder au réseau tertiaire, il est donc possible de traverser ces établissements commerciaux pour rejoindre le RÉSO. Rappelons qu'à son ouverture en 1974, aucun de ces accès en façade sur la rue Ste-Catherine n'était disponible et que c'est le Service de l'urbanisme à la Ville de Montréal qui a réussi à convaincre les gestionnaires du Complexe et les commerçants concernés d'assurer ce double accès.

Le Quartier international compte aussi 5 complexes immobiliers, le plus récent étant l'immeuble CDP Capital à l'intérieur duquel, aux heures d'affaires, les usagers du réseau piétonnier protégé peuvent circuler sur trois niveaux distincts. Comme nous le verrons à la section 3.2, ce segment de la ville intérieure est dominé par les espaces à

[12] Le plan A.1.2 montre les 8 accès répertoriés à l'immeuble Hydro Québec, un complexe immobilier qui ne devrait pas, en toute rigueur apparaître ici parce que le raccordement à la ville intérieure s'y fait à l'aide d'un segment du réseau tertiaire. En effet, une fois franchi le passage entre le Complexe Desjardins et cet immeuble, sous la rue Saint-Urbain, une porte intérieure munie d'un dispositif requérant l'identification des usagers en réserve l'accès.

bureaux et compte peu de commerces. En conséquence on trouve une proportion plus faible d'accès au RÉSO dans l'ensemble des accès, soit 27/159 ou 17%, comparativement à 25,3% dans l'ensemble de la ville intérieure. Le Centre de commerce mondial de Montréal réunit plusieurs immeubles qui ont conservé leur autonomie de sorte que la majorité des accès *Public,* soit 15 sur 21, ne permettent pas de rejoindre directement le RÉSO. Mais l'entrée à l'Hôtel Intercontinental située sur la rue Saint Antoine, au coin Nord-Est de l'immeuble, est très utilisée par les usagers du RÉSO car elle offre un accès indirect très commode pour tous ceux qui viennent du Palais des Congrès. À noter que l'accès situé sur la Place Jean-Paul Riopelle a été classé libre plutôt que Grand Public, contrairement aux accès situés dans le Square Victoria, parce que, pour le moment du moins, il n'y a aucune indication à l'extérieur concernant la possibilité de rejoindre le réseau piétonnier protégé.

Le Centre des affaires compte 312 accès dont 79 (25,3%) permettent d'entrer directement dans le RÉSO. On y trouve la Place Ville-Marie, à l'origine de la ville intérieure, dont l'une des particularités est sans doute que tous les 16 accès au réseau piétonnier protégé sont de type Grand public. Mais le complexe comptant le plus grand nombre d'accès avec 97 est formé du Centre Bell et de la Gare Windsor; 44 de ceux-ci (ou 45,3% du total) sont de type *Réservé*, principalement à la Gare Windsor, et 27 (27,8%) sont de type *Porte sans Poignée*, principalement au Centre Bell. Dans l'ensemble de la ville intérieure, les proportions pour ces deux catégories sont respectivement de 28,9% et 19,3%.

Les 22 complexes immobiliers qui composent l'Hypercentre commercial réunissent une forte proportion des îlots situés entre les rues Stanley à l'Ouest, Sherbrooke au Nord, Aylmer à l'Est et Ste-Catherine au Sud. On y trouve au total 322 accès dont 56 mènent directement au RÉSO (17,4%), une proportion plus faible que les 25,2% trouvés dans l'ensemble de la ville intérieure. Ceci s'explique en bonne partie par le fait que malgré la dominante commerciale, presque tous ces immeubles sont multifonctionnels. Tout de même, pour bien marquer l'intérêt des propriétaires immobiliers à canaliser le plus grand

nombre possible de piétons à travers leurs portions du réseau piétonnier protégé, 51 de ces 56 accès sont de type *Grand Public*.

L'immeuble EVA (Engineering and Visual Arts) de l'Université Concordia, situé sur la rue Ste-Catherine entre les rues Guy et MacKay, est raccordé à l'immeuble JM qui est lui même raccordé à la station de métro Guy-Concordia. Il est donc approprié d'en caractériser tous les accès. Mais le tracé du réseau piétonnier protégé à l'intérieur de cet immeuble, et par extension l'indication du degré d'ouverture de chaque accès dans la carte et le tableau pertinents sont fondés sur l'hypothèse d'une servitude de passage pour laquelle nous n'avons malheureusement aucun document à l'appui. À noter que la tour de l'école d'administration John Molson, en construction au coin Nord-Ouest de l'intersection Guy et de Maisonneuve, sera raccordée au cours de l'année 2008 à la ville intérieure, mais comme nous n'avons là encore aucun document faisant état ou bien d'une servitude accordée à la Ville de Montréal ou bien de l'intention de l'Université de permettre la circulation de transit, nous avons préféré l'ignorer dans notre inventaire.

Plus à l'Ouest, autour de la station de métro Atwater, on trouve 2 complexes immobiliers raccordés à la station depuis sa construction en 1966. La Plaza Alexis-Nihon compte au total 43 accès, un nombre plus important que le Complexe Westmount Square, avec 14, en raison de sa vocation commerciale. Le CEGEP Dawson a pour sa part été raccordé à la station de métro il y a une vingtaine d'années, au moment où la maison-mère de la congrégation de Notre-Dame a été vendue pour prendre cette nouvelle vocation. Le raccordement est en souterrain mais on ne saurait considérer que le réseau piétonnier protégé se poursuit dans cet immeuble au-delà du hall d'accueil, à la sortie du métro, contrairement à ce qu'on trouve dans le campus principal de l'UQAM ou même dans son campus secondaire (le Cœur des Sciences); en conséquence, aucun des 32 accès à cet immeuble de grande taille ne conduit directement au RÉSO.

3.2 Nature de l'espace accédé, par secteur

Les 1 361 accès à la ville intérieure peuvent être classés en deux grandes catégories suivant le type d'espace auquel on accède, une fois franchie une porte. Il y a d'abord les 988 accès qui conduisent dans un corridor (72,6%), puis les 373 autres qui permettent d'entrer directement dans un espace à usage déterminé; les deux tiers de ces derniers, plus précisément 241, sont accessibles tant de l'intérieur que de l'extérieur, mais leur aire de circulation piétonne n'est pas incluse dans les réseaux piétonniers primaire ou secondaire[13]. La première grande catégorie se décompose ensuite en 3 groupes. Premièrement, 343 parmi ces 988 accès conduisent à un corridor situé dans le réseau piétonnier protégé, primaire ou secondaire (RÉSO). Un deuxième groupe, composé de 50 accès, mène dans un segment du réseau tertiaire, ce qui indique la possibilité de rejoindre le RÉSO dans certaines conditions,. Enfin le plus grand groupe est formé des 595 accès qui donnent dans un corridor situé dans un immeuble raccordé à la ville intérieure mais en dehors des réseaux piétonniers protégés accessibles au public.

On peut aussi classer les accès à partir de la nature ou plus précisément de la fonction d'un espace à usage déterminé ou de la fonction dominante des espaces auxquels permet ensuite d'accéder un corridor dans lequel on pénètre. La fonction équipement avec 469 accès est la plus importante (34,5%), suivie par la fonction commerciale avec 446 accès (32,8%) et les espaces à bureaux avec 311 accès (22,9%). Les 10% résiduels sont presque tous affectés à la fonction transport, c'est-à-dire les accès aux stationnements et aux stations de métro (129 accès) puisque 6 accès seulement sont à l'usage de la fonction résidentielle.

Presque les trois quarts des accès dans le pôle Berri-UQAM soit 147 sur 182 sont reliés à la fonction équipement, près de la moitié de ceux-ci (46.9%) permettant d'accéder directement dans un corridor du RÉSO. L'immeuble qui se distingue est évidemment

[13] Si on ajoute aux 343 accès directs au RÉSO ceux qui permettent au public de le rejoindre via un segment de réseau tertiaire, tel que présenté sur les plans de l'annexe A, on obtient 635 accès ou 46,7% du total. Tous les autres assurent également le lien entre l'intérieur et l'extérieur des immeubles raccordés à la ville intérieure, mais la liaison n'est possible que pour des catégories de personnes particulières, comme les employés ou les résidents.

Place Dupuis / Les Atriums / Hôtel Gouverneur, avec une grande diversité d'accès. L'axe Est offre une image semblable puisque 60% de tous les accès sont reliés à la fonction équipement. Cette fois c'est le Complexe Desjardins qui se distingue par la variété des fonctions tandis le Palais des Congrès montre une ceinture de 74 accès, la plupart classés comme équipements; une dizaine conduit tout de même à un établissement commercial, résultat de la nouvelle multi-fonctionnalité assumée par ce complexe immobilier depuis son agrandissement il y a 5 ans.

Le Quartier international, tout comme le Centre des affaires, sont au contraire dominés par la fonction *Bureau*; le premier comporte 69 accès sur 162 dans cette catégorie (42,6%) et le second 84 sur 312 (26,9%). La fonction commerciale n'occupe dans ces deux segments de la ville intérieure qu'une place limitée, si on en juge par la part des accès qui conduisent à un commerce ou à une galerie marchande, soit 40 sur 162 (24,7%) dans le Quartier international et 93 sur 312 (29,8%) dans le Centre des affaires. Le contraste est énorme avec le segment appelé Hypercentre commercial où 196 des 322 accès ou 60,9% du total sont reliés à cette fonction. C'est là une réalité incontestable qui devrait suffire à rejeter toute crainte quant à l'effet d'entraînement automatique d'un réseau piétonnier protégé sur l'implantation de commerces et a fortiori sur la prolifération de galeries commerciales.

La Place Ville-Marie propose plusieurs dizaines de boutiques qui sont assurément un complément à ce qu'on trouve sur rue et hors rue dans l'Hypercentre commercial. Il est intéressant d'observer que les accès qui conduisent à un usage déterminé de type commercial sont presque tous situés sur la rue Cathcart, soit sur la face du complexe immobilier qui se trouve la plus rapprochée de l'Hypercentre commercial. À souligner aussi que sur les 196 accès reliés à la fonction commerciale de ce secteur de la ville intérieure, on n'en trouve que 22 donnant accès directement au RÉSO (tous en galeries marchandes), 126 qui mènent dans un commerce spécifique, doté le plus souvent d'un double accès intérieur-extérieur, et 48 conduisant à un corridor à vocation commerciale non intégré au RÉSO. Sur les 322 accès localisés dans ce segment, 8 seulement sont

reliés à un équipement et 1 seul à la vocation résidentielle, ce qui confirme une nouvelle fois la diversité des segments qui composent la ville intérieure.

La fonction résidentielle est un peu plus présente dans le pôle Atwater puisqu'on y trouve deux des 4 immeubles contenant une part de logements, locatifs et en co-propriété, soit à la Plaza Alexis Nihon et au Westmount Square[14]; en termes d'accès de ce type, on en compte 4 dans le premier cas et 3 dans le second.

3.3 Accessibilité au métro

Pour desservir les 10 stations de métro du centre-ville auxquelles sont raccordés, directement ou indirectement, les immeubles qui composent la ville intérieure, on trouve 36 accès directs au métro. Ceux-ci ont été implantés dès 1966 ou 1967, à l'ouverture du métro, à proche distance, c'est-à-dire à moins d'une centaine de mètres des tourniquets, sauf pour l'entrée située à l'extrémité Sud du Square Victoria. Les accès eux-mêmes et l'espace auquel on accède appartiennent à la STM, mais dans la plupart sinon tous les cas les droits aériens ont été cédés par bail emphytéotique puis vendus depuis lors, comme dans l'immeuble JM au-dessus de la station Guy-Concordia, et dans la Tour 2021 Union ou encore aux Galeries 2001, à la station de métro Mc Gill.

La STM propose sur les nouveaux plans des abords de chaque station de métro qui viennent d'être déposés sur son site Internet deux catégories d'accès. En plus des accès directs, qui viennent d'être présentés, elle localise 6 accès indirects[15]. Tel que mentionné à la section 2,3, tous les accès directs et indirects sont disponibles aux heures d'opération du métro et ils sont clairement identifiés à l'extérieur; les 6 accès indirects ne sont pas la propriété de la STM, mais ils viennent consolider l'offre d'accès à courte distance, en particulier dans l'Hypercentre commercial.

---

[14] Les deux autres immeubles multifonctionnels dotés d'une fonction résidentielle sont les Cours Mont-Royal et le Complexe Guy-Favreau.

[15] Il y a eu pendant longtemps 41 accès indirects dont 3 conduisaient à un segment de réseau tertiaire plutôt qu'au RESO lui-même. Il semble bien qu'en restreignant ainsi de 77 à 42 le nombre d'accès représentés on a voulu s'assurer que ces derniers appartenaient tous au réseau piétonnier protégé, qu'ils se situaient à très proche distance des tourniquets du métro et surtout qu'ils étaient disponibles dans tous les cas aux heures d'opération du métro.

Le troisième plan de cette série consacrée à l'accessibilité au métro introduit tous les autres accès au réseau piétonnier protégé qui conduisent au réseau piétonnier primaire ou secondaire. En additionnant ces 301 nouveaux accès aux 42 accès précédents, on obtient 343 accès. Il y a donc en moyenne 34 accès pour chaque station de métro, un nombre très impressionnant qui rend bien compte du support apporté par le réseau piétonnier protégé à la promotion du transport collectif. Et si on y ajoute, comme dans l'avant-dernier plan, les accès situés dans le réseau tertiaire, le total augmente à 635 et la moyenne par station à 64.

Le dernier plan ajoute les 726 accès aux immeubles raccordés qui ne permettent pas au public de rejoindre le RÉSO mais qui, en reliant l'intérieur et l'extérieur des immeubles raccordés à la ville intérieure, viennent doubler le nombre de cheminements possibles même si ceux-ci ne sont réservés qu'à des nombres limités de personnes.

4. Conclusions et perspectives

4.1 sommaire

L'inventaire des accès à la ville intérieure et son intégration au Système d'informations à références spatiales de l'Observatoire de la ville intérieure fournissent à quiconque s'intéresse aux réseaux piétonniers protégés du centre-ville de Montréal et plus largement aux immeubles raccordés à la ville intérieure une information précieuse. Celle-ci a exigé au préalable de préciser davantage les composantes du réseau piétonnier et de définir avec soin la typologie à employer d'une part pour le degré d'ouverture au public de chaque accès et d'autre part pour la nature des espaces accédés. Quant au travail de terrain, il s'est révélé fastidieux tant par le nombre d'accès répertoriés, 1361 au total, que par les exigences de la caractérisation.

Cet inventaire sera utile pour des consultations occasionnelles, mais il a permis déjà de faire ressortir sur le plan analytique des observations très intéressantes. Premièrement, parmi les 1 361 accès aux immeubles raccordés à la ville intérieure, seuls 343 permettent une interaction directe avec le RÉSO c'est-à-dire avec les réseaux piétonniers primaire ou secondaire, et parmi ceux-ci 37 ne sont pas accessibles au public depuis l'extérieur parce que ce sont des accès réservés ou voués à l'évacuation d'urgence. En somme lorsqu'on se présente depuis l'extérieur devant l'un ou l'autre des immeubles qui sont raccordés à la ville intérieure, il y a 22 chances sur 100 qu'on se retrouve devant un accès qui permette de pénétrer dans le RESO; dans les autres cas, aucune information ne permet de rediriger les visiteurs vers ces accès. On peut donc conclure ici que les difficultés d'orientation spatiale constatées dans la ville intérieure ont une contrepartie à l'extérieur, quand vient le temps de repérer les accès au réseau piétonnier protégé public.

Mais pour rendre compte de l'interaction entre les réseaux piétonniers intérieur et extérieur, il est préférable d'ajouter à ces 306 accès publics les 223 accès publics au réseau tertiaire. Les 529 accès qui en résultent sont quand même impressionnants en nombre et ils contribuent largement à l'usage très répandu du RÉSO pour tous ceux qui

se retrouvent au centre-ville, autant les usagers peu ou pas familiers que ceux qui y travaillent ou y résident, parce la prolifération des accès et l'augmentation dans le nombre de lieux publics accessibles autant de l'extérieur que de l'intérieur ont assuré la symbiose entre toutes les activités qui composent le centre-ville.

Notre premier examen des informations colligées dans cet inventaire a fait ressortir quelques traits fondamentaux, certains qui étaient sans surprise, comme la proportion plus grande d'accès directs au RÉSO ainsi que la part accrue de sorties d'urgence dans les équipements collectifs par opposition aux immeubles ayant une autre vocation principale. De même l'examen par secteur du centre-ville de la nature des espaces accédés a confirmé la spécialisation de la plupart d'entre eux dans une vocation commerciale, d'espaces à bureaux ou de services collectifs.

Mais d'autres résultats ouvrent des perspectives nouvelles pour l'analyse. Ainsi on a constaté que tous les accès au RÉSO à la Place Ville-Marie étaient classés *Grand Public*, en d'autres mots que tous les accès au réseau piétonnier protégé primaire ou secondaire étaient clairement identifiés et que l'usage d'aucun accès ne devait être limité à l'évacuation d'urgence. La première constatation évoque la nécessité pour les gestionnaires immobiliers d'améliorer l'information nécessaire à l'orientation spatiale, évoquée plus haut; la seconde soulève des questions en rapport avec la sécurité qui méritent une grande attention. D'autres observations vont dans le même sens. Ainsi on trouve au total 393 accès réservés et près de 20% d'entre eux permettent un raccordement direct (18) ou indirect (55) au RÉSO. Dans l'hypothèse où il serait nécessaire d'augmenter le nombre d'accès publics, ne serait-ce que dans une situation d'urgence, il devient important de vérifier l'adaptabilité de ces accès. On peut aussi réfléchir en sens inverse c'est-à-dire s'interroger sur le contrôle actuellement exercé sur ces accès réservés pour s'assurer que le public ne peut les utiliser.

On a observé que les trois quarts des accès conduisent dans un corridor plutôt que dans un local à usage déterminé et que dans le premier cas, c'était la fonction équipement avec 35% des accès impliqués qui ressortait comme la plus présente, suivie

par la fonction commerciale avec 33% et par les tours à bureaux avec 23%. Cet ordre témoigne bien de la diversité des fonctions présentes dans la ville intérieure montréalaise par comparaison avec d'autres villes intérieures[16] où domine plutôt la fonction *Bureau*, comme ailleurs en Amérique du Nord (Dallas, Houston, Minneapolis, Calgary et même Toronto), ou la fonction *Commerce* comme en Asie, notamment depuis longtemps les métropoles japonaises et depuis peu les métropoles chinoises.

Notons enfin que même si l'accessibilité aux stations de métro et gares de trains ou d'autobus situées en souterrain est la raison première de l'appui, parfois timide et parfois empressé, de la Ville de Montréal à l'expansion du réseau piétonnier protégé, on ne trouve que 42 accès sur les 343 que compte le RÉSO qui sont considérés par la STM comme méritant une identification formelle à l'extérieur en raison de l'assurance d'une disponibilité à tous les jours aux heures d'opération du métro. C'est bien peu, surtout si on adopte le point de vue des usagers des transports collectifs, qui sont en très grand nombre au centre-ville et dont la proportion devrait augmenter si on en juge par les engagements des autorités publiques dans le cadre de documents d'urbanisme comme le Plan de transport de la Ville de Montréal, adopté l'an dernier, ou de projets particuliers comme le Quartier des spectacles dont les plans et devis viennent d'être adoptés. Le Plan d'urbanisme de 2004 prévoyait la mise en place d'une signalisation uniforme à la grandeur de la ville intérieure, copiée sur ce qui a été réalisé dans le Quartier international entre 2002 et 2005. Au printemps 2008, on peut constater que l'exercice est presque complété à l'intérieur du RÉSO, mais l'identification des accès à l'extérieur des immeubles est une opération qui tarde.

[16] Cette comparaison n'a pas été effectuée à partir d'inventaires comparables à ce que nous avons réalisé à Montréal mais bien sur la base des informations obtenues dans les nombreuses communications présentées lors des symposiums bi-annuels de l'ACUUS (Association des centres de recherche sur l'utilisation urbaine du sous-sol)

4.2 perspectives pour le futur

Les observations et perspectives évoquées dans la section précédente soulèvent beaucoup d'intérêt pour la poursuite et l'approfondissement de la recherche entreprise autour des accès à la ville intérieure. Nous esquisserons maintenant 5 démarches complémentaires qui nous apparaissent parmi les plus fécondes et auxquelles l'Observatoire de la ville intérieure aimerait être associé.

1) L'inventaire des heures d'ouverture prévues et effectives

Un accès n'est véritablement … accessible que s'il est disponible. Pour présenter la configuration du réseau piétonnier protégé à toute heure de la journée, et pour chaque journée de la semaine, il est essentiel de disposer de cette information. Or les heures d'ouverture de ces accès sont très variables et difficiles à connaître sans la collaboration des gestionnaires immobiliers eux-mêmes. L'Observatoire de la ville intérieure a effectué dans le cadre d'un projet de recherche récent financé par Infrastructure Canada l'inventaire des ententes intervenues entre la Ville de Montréal ou la STM et les propriétaires d'immeubles raccordés à la ville intérieure dans lesquelles apparaissent souvent des servitudes explicitant les heures d'ouverture. Mais rien n'indique que ces obligations sont respectées et rares sont les documents identifiant précisément les accès ainsi concernés.

2) L'identification à l'extérieur des accès à la ville intérieure

Il est vrai que la ville intérieure dispose d'un très grand nombre d'accès et qu'une majorité de ses usagers est déjà familière avec les lieux de telle sorte qu'elle ne voit pas la nécessité de l'identification des accès à l'extérieur. Or nous avons vu qu'une fraction seulement des accès aux immeubles raccordés permettait au public d'atteindre directement ou indirectement le RÉSO et nous savons par ailleurs que la ville intérieure compte chaque jour une proportion importante de nouveaux usagers ou d'usagers peu familiers. Dans le cadre de la stratégie de signalisation en cours, il est important de veiller à ce que tous les partenaires impliqués, propriétaires immobiliers, STM, Ville de

Montréal, avec le concours, si souhaité de l'OVI, complètent l'identification à l'extérieur des accès au RÉSO[17].

3) L'ajout d'informations sur chaque accès

Outre la période de disponibilité de chaque accès, certaines informations additionnelles, d'ordre physique, seraient sans doute utiles, en particulier dans une perspective de sécurité. L'efficacité des mécanismes de contrôle dans le cas des accès de type *Réservé* intéresse sans doute les propriétaires immobiliers et le SPM; l'efficacité du fonctionnement des accès *Évacuation d'urgence* intéresse par ailleurs les propriétaires immobiliers et le SIM. Ces préoccupations prennent à notre avis une dimension collective quand chacun prend conscience, comme nous avons tenté de le montrer ici, de la nécessité d'envisager les opérations dans la perspective d'un réseau piétonnier protégé de plus en plus ramifié et ouvert sur l'extérieur.

4) La simulation de l'évacuation des usagers de la ville intérieure

Sur le plan de la sécurité, la prolifération des accès entraîne à la fois des avantages et des inconvénients. D'un côté, elle permet d'évacuer plus rapidement vers l'extérieur les gens qui se trouvent dans la ville intérieure en situation d'urgence, comme lors d'une alerte incendie, mais d'un autre côté, elle complique la tâche des autorités policières qui voudraient intercepter un suspect qui, à la suite d'un crime commis dans la ville intérieure, chercherait à quitter précipitamment les lieux. Et pour compliquer encore le processus, les déficiences en signalisation dans la ville intérieure viennent brouiller les pronostics en introduisant une plus grande part d'aléatoire dans le comportement des usagers. L'une des pistes de réflexion devrait s'intéresser dans un premier temps à l'utilisation des segments du réseau tertiaire en situation d'urgence, et dans un deuxième temps aux transformations requises aux espaces non accessibles au public (appelés ici accès aux immeubles raccordés à la ville intérieure) mais conduisant à des accès d'urgence pour permettre leur utilisation dans des circonstances exceptionnelles. Ce type de préoccupations fait depuis quelques mois l'objet de réflexions et d'échanges

[17] On peut souhaiter que les 343 accès au RÉSO soient ainsi identifiés, avec le logo et une information additionnelle soit la distance en mètres à la plus proche station de métro, comme on le fait déjà à l'intérieur du RÉSO.

entre une très grande diversité d'intervenants, y compris l'Observatoire de la ville intérieure, dans le cadre des travaux du Comité Mixte Centre-ville , réuni à l'initiative du Centre de sécurité civile de Montréal.

5) La simulation de la transformation des accès avec l'évolution du RÉSO

Avec l'expansion de la ville intérieure, des segments du réseau secondaire sont transférés au réseau primaire, et, même à l'intérieur du réseau primaire, les débits piétonniers se transforment à la fois en termes structurels et quantitatifs. Par exemple, l'intention des responsables du projet Nouveau CHUM d'assurer une liaison non seulement avec la station de métro Champ-de-Mars mais aussi avec la station de métro Berri-UQAM et le terminus d'autobus interurbain voisin impliquent une profonde transformation dans l'usage des corridors situés dans le pavillon Thérèse-Casgrain du campus de l'UQAM et par extension des accès qu'on y trouve[18].

[18] Il y aurait intérêt à cette fin d'analyser à fond les changements survenus au Palais des Congrès lorsque sa position dans le réseau piétonnier protégé est passée de nœud terminal dans un sous-réseau d'envergure limitée (à l'extrémité Sud d'un axe structuré autour de deux stations de métro) à un nœud intermédiaire dans un réseau de très grande dimension (réunissant 7 stations de métro).

ANNEXE A. Plans divers (voir document joint)

ANNEXE B. Tableaux des données relevées

Tableau B.1 Degré d'ouverture au public des accès

Tableau B.2.A Type d'espace accédé : corridor

Tableau B.2.B Type d'espace accédé : usage déterminé

Tableau B.3 Accessibilité au métro