

## Exagérations piétonnes

Chronique du 2 décembre 2024

Vous devez connaître les expressions « savoir jusqu’où ne pas aller trop loin », « le mieux est parfois l’ennemie du bien », « trop, c’est comme pas assez ».

Je suis d’avis qu’elles s’appliquent au sujet d’aujourd’hui, à savoir le projet formellement annoncé par la mairesse Plante mercredi dernier de piétonnisation permanente de nouveaux tronçons de la rue Sainte-Catherine.

### D’où je parle

Juin 2004 fut la première fois que les médias se sont intéressés à ma personne en tant que chef de Projet Montréal. Quel fut mon message ce jour-là ? J’ai proposé que trois rues soient piétonnisées, Sainte-Catherine, Saint-Paul et Mont-Royal. Vous imaginez bien que j’ai instantanément passé pour un fou.

Dans cette chronique, je vais signifier mon opposition à l’idée de piétonniser de façon permanente de nouveaux segments de la rue Sainte-Catherine. Non pas que je sois par principe contre la piétonnisation, comme le prouve l’anecdote d’il y a vingt ans, mais bien parce qu’aucun type d’intervention sur la ville ne doit jamais devenir un dogme.

### Le projet Plante

Sainte-Catherine Ouest est piétonnisée pratiquement à l’année entre les rues Saint-Laurent et Bleury, correspondant au Quartier des Spectacles. Même hors festivals, le secteur est très achalandé, particulièrement depuis que l’Esplanade Tranquille a été inaugurée. Il ne viendrait aujourd’hui à l’idée de personne de demander que la circulation automobile soit rétablie à l’année sur ce tronçon.



Le plan ci-dessus présente les trois places piétonnes supplémentaires proposées.

## Interdiction de circuler

Le plan proposé ne laisserait que de courts segments de Sainte-Catherine Ouest ouverts à la circulation. Compte-tenu des sens uniques, les automobilistes auraient bien de la difficulté à comprendre quelle rue transversale donnerait accès à Sainte-Catherine. Sitôt arrivée sur celle-ci, ils se buteraient sur un nouveau segment réservé aux piétons et seraient donc forcés d'emprunter la transversale disponible, direction Nord (vers de Maisonneuve) ou direction Sud (vers René-Lévesque). Sainte-Catherine et les transversales y donnant accès deviendraient ainsi un seul et unique bouchon de circulation permanent.

C'est pourquoi, regardant le plan proposé par l'administration Plante, j'y vois non pas trois segments piétons supplémentaires, mais bien l'intention non avoué de piétonniser complètement Sainte-Catherine Ouest, de Saint-Laurent à Atwater.

## Une puissante levée de boucliers

Est-ce parce que Valérie Plante a annoncé qu'elle ne se représenterait pas l'an prochain que l'on ne craint soudainement plus de lui dire ce que l'on a sur le cœur ? Les quatre acteurs qui suivent ont co-signé un texte d'opinion très sévère à l'endroit du projet proposé, texte publié dans La Presse du 28 novembre;

- Glen Castanheira, DG de Montréal centre-ville;
- Isabelle Melançon, PDG de l'Institut de développement urbain (IDU);
- François Vincent, vice-président de Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- André Jude, président de la Table des Grands Jardins.

Les signataires prennent soin de préciser combien ils sont satisfaits du projet initial de réaménagement :

*« Le tronçon de la nouvelle rue Sainte-Catherine Ouest, entre les rues De Bleury et Peel, est un succès retentissant. (...) Cet aménagement, apprécié par les visiteurs, a su réunir les conditions gagnantes pour équilibrer accessibilité, convivialité et dynamisme commercial, (...) un projet qui fait consensus »*

## Des piétons déjà comblés

La rue Sainte-Catherine s'élargit à partir de la rue Drummond : à l'Est de celle-ci, elle est large de 19 mètres, de façade à façade; à l'Ouest Drummond, elle passe à 23 mètres, puis à 26 mètres entre Lambert-Closse et Atwater :

- La **zone de circulation** dans les sections déjà réaménagées est large de **6,2 mètres**, ce qui laisse **12,8 mètres** de trottoirs aux piétons;
- À l'Ouest de Drummond, considérant la même largeur de la zone de circulation, les piétons auront droit à des trottoirs larges de **16,8 mètres** jusqu'à Lambert-Closse, puis à **19,8 mètres** entre celle-ci et Atwater.

Pour avoir beaucoup posé la question, je sais que les piétons qui fréquentent Sainte-Catherine sont déjà enchantés des nouveaux aménagements qui les ont gratifiés de larges espaces de sécurité, de confort et de beauté. Je ne conçois pas qu'ils trouveraient à se plaindre que cette même qualité d'aménagement qui fait d'eux les rois de Sainte-Catherine soit prolongée jusqu'à Atwater, d'autant plus qu'elle irait s'élargissant :

- Bref, les piétons sont déjà comblés et ne demandent rien de plus.

## La solution : ne rien changer aux plans

Le problème avec la proposition Plante est que les nouveaux segments piétonniers seraient d'une conception interdisant définitivement la circulation automobile. Or, il serait si simple, ce que montre l'image de gauche ci-dessous, de poursuivre l'aménagement qui fait consensus tout au long de Sainte-Catherine Ouest... tout en demeurant ouvert à l'idée, à des moments particuliers, d'en faire un espace temporairement réservé aux seuls piétons.

Réaménagements actuels, prévoyant une voie de circulation automobile large de 6,2 mètres



Réaménagements envisagés pour les segments strictement piétonniers, ne prévoyant aucun espace de circulation



## Mot de la fin

Le mieux est parfois l'ennemi du bien, disais-je au début de cette chronique. Le jusqu'aboutisme pro-piéton peut devenir l'ennemi de la ville, voire l'ennemi des piétons eux-mêmes, en créant des espaces d'insécurité comme le craignent les commerçants du centre-ville. Ce qui vaut pour Sainte-Catherine Ouest vaut également pour la Plaza Saint-Hubert, l'autre rue dont la piétonnisation fait présentement polémique : j'ai plusieurs fois à cette antenne dit combien je me sens personnellement comblé par le nouvel aménagement de la rue Saint-Hubert, circulation automobile à faible dose incluse.

À mes yeux, le jusqu'aboutisme contreproductif pro-piéton, pro-vélo, pro-logement social et autres « pros » est ce qui aura le plus marqué les huit années d'administration Plante. Peut-être Montréal avait-elle besoin de ce coup de fouet. Cela dit, une attitude plus mesurée serait à souhaiter à partir de novembre 2025.