

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Piétonnisation annoncée du Vieux-Montréal

Chronique du 18 mai 2023

L'administration Plante a annoncé la semaine dernière la piétonnisation du Vieux-Montréal dès l'an prochain (2024), lequel deviendra « **le royaume des piétons** » de s'enthousiasmer la mairesse (La Presse, 9 mai et Le Devoir, 10 mai).

En fait, il s'agira de piétonniser « **un premier quadrilatère** ». Quel quadrilatère ? La Ville ne peut le dire. Elle engagera des consultations au cours des prochains mois avec les résidents et commerçants pour le déterminer. À cet égard, la chose commence sur une double fausse note :

- La **Société de développement commercial** (SDC) du Vieux-Montréal, qui réunit les commerçants, s'est dite surprise de l'annonce de la mairesse... puisque c'est la première fois qu'elle entendait parler d'un tel projet;
- Quant à l'**Association des résidents du Vieux-Montréal**, on lui avait récemment présenté non pas un projet de piétonnisation mais d'une « **priorité accordée aux piétons** ».

L'annonce de la mairesse a été faite dans le cadre du second **Sommet climat Montréal**. Après avoir traité de décarbonation du parc immobilier l'an dernier, la Ville s'attaque cette fois aux transports, principale source d'émissions de GES comme chacun le sait.

Quel est le degré de réalisme de ce projet, quelle pourrait en être la portée ?

### Le principe de la piétonnisation

C'est en mai 2004 que les médias ont pour la première fois parlé de moi en tant que fondateur d'un nouveau parti politique municipal. Je venais de tenir une première conférence de presse où j'annonçais mon intention de piétonniser trois rues : Saint-Paul dans le Vieux-Montréal, Sainte-Catherine dans ses parties les plus actives, Mont-Royal. Dois-je vous dire que j'ai alors passé pour un fou ?

Oh ! ce que l'on en a fait du chemin depuis ce temps. Non seulement les trois rues initialement visées sont piétonnes l'essentiel de l'année, mais encore la récente COVID a-t-elle été un puissant accélérateur de piétonnisation un peu partout ailleurs dans la ville.

Pour ce qui est du principe d'une piétonnisation élargie du Vieux-Montréal donc, pas d'objection de mon côté, tout au contraire.

## Une condition préalable à la piétonnisation

Lors de ma chronique récente sur le Vieux-Port, j'ai insisté sur le fait que la principale fonction de ce prétendu grand pôle récréotouristique de Montréal est en fait de **stationner des autos** :

- Le Vieux-Port concentre officiellement 1 800 espaces de stationnement, plus de 2 000 dans les faits;
- Ce à quoi il faut ajouter environ 1 000 places supplémentaires en surface réparties sur une diversités de terrains vacants au sein du Vieux-Montréal.



Je vous ai déjà parlé de la Société du Havre, créée en 2002 sous la présidence de nul autre que le premier ministre Lucien Bouchard et dont le directeur général était Jacques Côté, anciennement du Canadien Pacifique : des poids lourds quoi !

La mission de la Société était de produire une vision d'avenir pour le vaste territoire s'étendant du pont Champlain, devenu Samuel-de-Champlain, jusqu'aux Vieux-Montréal et au Vieux-Port. J'ai représenté l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à son Comité de suivi.

Il a rapidement été établi que les deux principaux blocages à une véritable mise en valeur de ce vaste territoire étaient, d'une part, la présence de l'autoroute Bonaventure et, d'autre part, la totale dépendance à l'automobile du Vieux-Montréal et du Vieux-Port :

- Ce qui conduisit au constat que rien de crédible ne pourrait être envisagé sans la mise en place d'une alternative structurante de transport collectif.

Le hasard faisant parfois bien les choses, l'AMT a publié mon rapport *Nouveau Tramway* en janvier 2003. Il fut immédiatement distribué aux membres du Comité de suivi, où il emporta l'adhésion de tous :

- C'était la première fois, il y a exactement 20 ans, qu'était évoquée la construction d'une boucle tramway Peel – De la Commune – Berri – René-Lévesque;
- Boucle tramway qui, étendue aux avenues Du Parc et Côte-des-Neiges, devint en 2008 le premier chantier du **Plan de transport** de la Ville.

Le problème, c'est que le tramway ne fut pas construit. Aujourd'hui, toute volonté de piétonniser tout ou partie du Vieux-Montréal se heurte à cette réalité que l'automobile en demeure le mode d'accès principal, ce qui vaut également pour son voisin immédiat, le Vieux-Port.

Reste qu'il y a tout de même moyen de faire quelque chose d'assez intéressant.

## La clef De la Commune

La rue De la Commune est la clef de toute volonté de diminuer la place de l'automobile dans ce secteur.

Saint-Laurent est la seule rue située dans l'axe d'un important stationnement du Vieux-Port, celui du quai King-Edouard. L'accès aux deux autres grands stationnements, ceux des quais Alexandra, et De l'Horloge, se fait via la rue De la Commune. Ainsi :

- De l'entrée au stationnement du quai De l'Horloge à la rue Berri, la rue De la Commune doit demeurer ouverte à la circulation;
- De même pour son tronçon situé entre l'entrée au stationnement du quai Alexandra et la rue McGill;
- On accèderait donc au stationnement du quai Alexandra et en ressortirait uniquement par la rue McGill, à celui du quai King Edouard uniquement par la rue Saint-Laurent, à celui du quai De l'Horloge uniquement par la rue Berri<sup>1</sup>;
- Il suit que De la Commune peut être piétonnisée sur la distance de 850 mètres séparant les entrées aux quais Alexandra et De l'Horloge, avec un seul point de croisement de la circulation au niveau de la rue Saint-Laurent, où les automobilistes entrent directement dans le stationnement du quai King-Edouard, sans emprunter De la Commune;

Ce ne sont pas moins d'une bonne moitié des pires problèmes de congestion du secteur qui seraient ainsi réglés, notamment les éternels conflits entre piétons et automobilistes au passage de la Place Jacques-Cartier à l'entrée correspondante du Vieux-Port. En prime, on créerait sur De la Commune un magnifique espace piétonnier.

---

<sup>1</sup> L'actuelle option via Saint-Denis / Bonsecours serait d'une façon ou d'une autre éliminée.

## **Conclusion**

Du moment que l'on s'entend que les rues McGill, Saint-Laurent et Berri, ainsi que deux courts tronçons de la rue De la Commune, demeureront ouvertes à la circulation automobile, le reste d'un projet de piétonnisation du Vieux-Montréal devient quasi accessoire :

- Ce sera le résultat des discussions entre la Ville et les deux principales associations, celle des commerçants et celle des résidents;
- Étant entendu que le projet de piétonnisation procédera par étapes et, sans doute, par essais-erreurs.

Reste que tout aurait été tellement plus simple et satisfaisant si la boucle tramway de la rue De la Commune avait été construite. Cela dit, il n'est jamais trop tard pour bien faire.