

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

Cônes orange au centre-ville

Chronique du 2 février 2023

L'article de Maxime Bergeron, de La Presse (20 janvier), était orné du titre choc suivant : **Centre-Ville de Montréal : Le PARTY des cônes orange a assez duré.**

En fait, c'est la **Chambre de commerce du Montréal métropolitain** (Chambre) qui en aurait assez des cônes orange, lesquels auraient entravé entièrement ou partiellement 94 % des rues du centre-ville en 2022. Pour y voir clair, Michel Leblanc, président de la Chambre, et Pierre Fitzgibbon, ministre responsable de la Métropole, ont commandé une étude à la firme IdéesFX. Étude qui a accouché d'un nouveau slogan : **Blocage minimum.**

Fonction des cônes orange

C'est bien beau de vitupérer contre les cônes orange, mais il faut tout de même commencer par se demander pourquoi il y en a autant. La réponse est simple : parce que notre centre-ville est en train de renaître, par ajustement à ce que doit être le centre-ville d'une métropole prospère et attractive en ce premier quart du XXI^e siècle.

Commençons par quelques ordres de grandeur sur le sujet, tels que fournis par IdéesFX :

- À l'automne 2022, 15 des 45 km (33%) d'artères de l'hypercentre (quadrilatère Saint-Laurent, Notre-Dame, Guy, Sherbrooke) étaient en partie ou totalement entravés par des travaux;
- 69 % des entraves au centre-ville sont imputables à des travaux privés, 31 % à la Ville de Montréal (incluant la STM);
- Le secteur privé doit obtenir un « **permis d'occupation du domaine public** » avant de s'installer sur les trottoirs et dans les rues. L'arrondissement Ville-Marie n'accorde un tel permis que s'il juge la demande légitime. En 12 mois (1^e mai 2021 au 30 avril 2022), il en a accordé par moins de 5 521, qui lui ont rapporté 23,8 M\$... soit pas moins de 27 % du budget total de l'arrondissement.

La bonne centaine d'immeubles principalement résidentiels de grand gabarit qui ont été construits ces dernières années au centre-ville n'a pu échapper à personne. Or, il est pratiquement impossible de conduire ces grands chantiers sans empiéter sur les trottoirs et les rues. Chaque fois, c'est un inconvénient passager, même si le « passager » peut s'étendre jusqu'à 4 années. Une fois le projet complété, tous se félicitent du résultat, tant l'impact sur le centre-ville est positif.

Idem pour les projets de la Ville et de la STM. Qui songerait à se plaindre de la forme finale des nouvelles rues Peel, Des Canadiens, Sherbrooke Ouest, Des Pins, De la Gauchetière, Sainte-Catherine, et tant d'autres. Concernant la STM, qui bloque complètement le boulevard De Maisonneuve depuis 2 ans, elle n'avait d'autre choix que de refaire

l'étanchéité des stations de métro Berri-UQAM et McGill. Quant au blocage des trois-quarts de McGill College, il est le prix ponctuel à payer pour les 100 années et plus de bénéfiques qu'apportera une seconde station du REM au cœur du centre-ville.

Je ne dis pas que l'étude IdéesFX a tout faux. Oui la coordination des chantiers devrait être améliorée, oui les échéanciers de réalisation devraient être plus serrés, oui il serait souvent utile de revoir la séquence des travaux, et ainsi de suite :

- Mais au total, le fait que tant de rues soient bloquées résulte d'une séquence heureuse pour notre centre-ville. **Un peu de mémoire s'impose ici.**

Avant les cônes orange

Je me souviens d'une période bénie où il y avait peu de cône orange. C'était ces merveilleuses années 1990 :

- On ne s'était pas encore saisi de l'état inquiétant de nos infrastructures souterraines. On ne réagissait que lorsqu'il y avait une rupture de canalisation à un endroit, limitant l'intervention à ce seul endroit... puis on attendait la prochaine rupture;
- Cela faisait déjà 30 ans que le processus de dépeuplement du centre-ville était engagé. Personne, à part votre serviteur, n'imaginait qu'un jour, le centre-ville puisse connaître une renaissance en tant que lieu de vie. Bref, aucun projet de construction d'immeuble n'entravait le moindre bout de rue;
- Comme on avait énormément démoli les trois décennies antérieures, ce n'était pas le stationnement qui manquait. Le centre-ville était truffé de stationnements de surface. Puisqu'il n'y avait pas assez d'autos pour remplir tous les espaces vacants disponibles, le centre-ville était également truffé de terrains vagues;
- Parfaitement illustré par la fermeture des grands magasins Eaton et Simpsons, la rue Sainte-Catherine était en déshérence. Forts essentiellement de leur offre de stationnements gratuits, les centres-d'achats, autant sur l'île de Montréal qu'en banlieue, continuaient pour leur part de faire d'excellentes affaires;
- Ajoutons à cela l'effet de 10 années de crise économique sur l'emploi et l'on obtient comme résultat que le nombre de personnes à se déplacer vers le centre-ville en heures de pointe avait fondu.

En somme, dans les années 1990, le centre-ville de Montréal était non seulement laid mais mourant. Qu'à cela ne tienne, c'était selon certains la belle époque, dans cette seule et unique mesure où il était relativement aisé de s'y rendre en automobile.

Avoir la solution sous ses yeux...

La préoccupation principale de la **Chambre**, tel que traduite par l'étude IdéesFX, concernerait donc l'accessibilité au territoire du centre-ville par automobile.

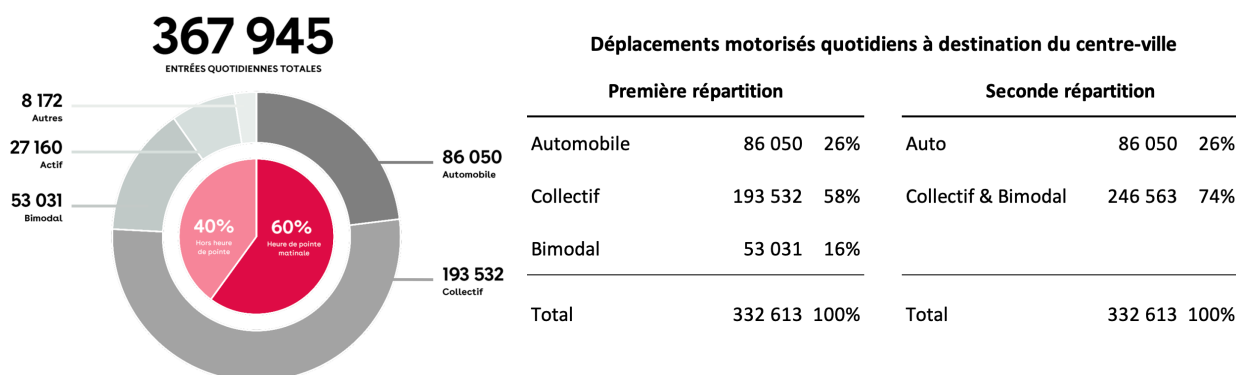
Il m'avait pourtant semblé que cette façon d'aborder le sujet était tombée en désuétude, au vu de la petite démonstration que j'ai plusieurs fois livrée à cette antenne :

- En 1998, le centre-ville allait très mal. Il n’y venait plus chaque jour que 200 000 personnes en heures de pointe, 100 000 par auto, 100 000 par transport collectif;
- Vingt ans plus tard, en 2018, le centre-ville allait très bien. Y accouraient désormais 300 000 personnes en heures de pointe, 100 000 par auto, 200 000 par transport collectif;
- Ce qui signifie que 100 % de la nouvelle affluence au centre-ville utilisait le transport collectif... ce qui a d’ailleurs fait naître la **Classe Sardine** dans celui-ci.

Les gens avaient compris que si l’on avait affaire au centre-ville, particulièrement en heures de pointe, c’est en transport collectif qu’il fallait y venir. Notamment parce que plusieurs dizaines de milliers de places de stationnement y avaient disparu, pour cause de construction d’immeubles d’habitation ou de réaménagement du domaine public.

Ce qui était compris avant la pandémie ne le serait-il plus ? Serions-nous revenus à cette antienne que la vitalité du centre-ville repose d’abord et avant tout sur la facilité d’y accéder par automobile ?

Pourtant, dès ses premières pages, l’étude IdéesFX présente la solution... sans curieusement paraître la voir.



Déjà à la figure de gauche (p.14 de l’étude), il est clair qu’en 2018, le transport collectif était devenu le mode dominant d’accès au centre-ville. La catégorie « bimodaux » correspond à ces plus de 50 000 personnes qui quittaient leur domicile par auto, laissaient celle-ci à un stationnement incitatif, puis complétaient leur déplacement par train de banlieue ou par métro². Ils accédaient donc au centre-ville par transport collectif, **ce qui porte aux trois-quarts la proportion qu’en 2018, le transport accaparait des déplacements motorisés à destination du centre-ville.**

¹ AMT & ARTM, Enquêtes Origine-Destination 1998 et 2018, chiffres arrondis pour fin de simplification de la démonstration.

² Le contraire serait absurde, à savoir que quelqu’un quitte son domicile de Deux-Montagnes ou Saint-Bruno de Montarville par transport collectif, récupère son auto laissée la veille dans un stationnement incitatif, puis se rend au centre-ville au volant de son véhicule.

En heures de pointe, les trains de banlieue et le métro, dont les réseaux en étoile ont été conçus précisément pour donner accès au centre-ville, accueillent présentement tout au plus 60 % de leur achalandage pré-COVID. Dès le printemps, la ligne centre-ville – rive-sud du REM entrera en service. Bref, il y a une énorme réserve de capacité des modes attractifs et performants de transport collectif à destination du centre-ville.

Conclusion

J'y irai ici d'une conclusion en trois temps ;

- Certes, énormément d'améliorations peuvent et doivent être apportées à la manière dont sont gérés les obstructions de rue à Montréal;
- L'essentiel de la situation actuelle s'explique toutefois par la renaissance du centre-ville en tant que lieu de vie, par la nécessaire remise à niveau de ses infrastructures souterraines, et par le réaménagement exemplaire de son domaine public. Cette étape est assurément source d'inconforts, mais c'est du tout bon pour l'avenir du centre-ville;
- Le **Blocage minimum** souhaité par la Chambre autant que par les autres institutions ayant à cœur le renforcement du centre-ville sera beaucoup mieux atteint par une promotion acharnée et sans ambiguïté du transport collectif, plutôt que par le retour à cette idée dépassée que c'est l'automobile qui sauvera le centre-ville.