

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

COVID-19 : Circulation-stationnement vs piétons-vélos

Chronique du 2 juin 2020

Lors d'une chronique vieille d'il y a deux semaines à peine, celle du 19 mai dernier, qui portait sur les 327 km de voies cyclables et de trottoirs élargis par empiètement sur la chaussée que la mairesse Plante venait d'annoncer, j'ai affirmé :

*« Pour l'été à venir, les Montréalais vont sans doute dans une large majorité plébisciter l'ensemble de ce plan **Voies actives sécuritaires** ».*

Il semble que j'aie été un peu vite en affaires. Car il est immédiatement apparu que l'ambitieux plan de la mairesse Plante rencontre quelques obstacles :

- Il faut dire que dès le lendemain, le maire de l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie, François Croteau, annonçait que la rue Saint-Laurent, à hauteur de la Petite Italie (St-Zotique à Jean-Talon), serait dès cet été transformée en « transit mall¹», seuls les autobus et les véhicules d'urgence étant autorisés à circuler sur ce tronçon;
- Le maire Croteau annonçait que ce même concept serait appliqué aux rues Beaubien (Christophe-Colomb à Saint-Denis) et Masson (2^e avenue à Saint-Michel);
- **Trop, c'est trop ont répondu les commerçants**, dont ceux de la Petite-Italie;
- Lesquels s'élèvent aussi contre la piste cyclable du boulevard Saint-Laurent, l'une des trois pistes Nord-Sud prévues au plan **Voies actives sécuritaires**.

Que faut-il penser de ces manifestations de résistance ?

Idéologie ?

Même si je n'ai pas soulevé ce point dans la chronique du 19 mai, j'ai d'entrée de jeu été surpris de l'annonce de 3 pistes cyclables Nord-Sud à si courte distance les unes des autres, sur Saint-Denis, Saint-Laurent et Christophe-Colomb :

- N'est-ce pas beaucoup, sur à peine 1 km au Sud de la ville, 1,5 km au Nord ?
- Ne serait-il pas préférable que l'un des trois axes soit déplacé vers l'Est, pourquoi pas sur Saint-Michel ou Pie-IX ?
- Quant à l'annonce ultérieure du fameux « transit mall » Saint-Laurent :
 - J'ai immédiatement pensé que cette rue était trop essentielle, même en contexte de circulation réduite, pour accueillir ce concept;

¹ Encore une dénomination nous venant des États-Unis, donnant l'impression que ce pays a tout inventé en urbanisme : à mon sens, il n'a réellement inventé que ce qui a détruit la ville. N'empêche : ça fait tellement chic et moderne, « transit mall » !

- Sans compter que la Petite-Italie accueille principalement des **commerces de destination**, dans le sens qu'elle est l'endroit où aiment se rencontrer les membres de la communauté italienne, bien que depuis longtemps ils n'habitent pour la plupart plus le quartier.

Je ne crois pas insulter qui que ce soit en disant que les groupes actifs en environnement, en développement urbain durable et/ou en qualité de vie urbaine, accueillent l'actuelle pandémie comme une occasion inespérée de promouvoir leurs idées :

- Parmi ces groupes, il y a incontestablement l'administration Projet Montréal de la mairesse Valérie Plante;
- Au contraire d'autres groupes – Equiterre, Fondation Davie Suzuki, Conseil régional de l'environnement, Vivre en ville, et autres – Projet Montréal est « au pouvoir », ce qui lui permet d'implanter ses idées concrètement sur le terrain;
- Dès lors, l'enjeu devient de savoir où s'arrêter, jusqu'où ne pas aller trop loin, sachant que la marge peut être étroite entre :
 - Soit une administration municipale à la fois innovante et responsable ;
 - Soit un groupe qui profite du pouvoir pour imposer son agenda idéologique.

L'exemple de Québec

L'un des principaux griefs soulevé par les commerçants de la Petite-Italie – et pas seulement par eux – est que les décisions sont prises par l'administration municipale ou par celles des arrondissements sans qu'ils aient été préalablement consultés.

Sans être dupe de ce grief, c'est-à-dire sans croire que la Ville ou les arrondissements n'auraient procédé à aucune consultation, je considère utile de s'intéresser à l'approche de la Ville de Québec, tel que rapportée dans un article signé Gabriel Béland, dans La Presse du 31 mai. Il appert qu'à Québec :

- La Ville aurait communiqué avec les 12 sociétés de développement commercial (SDC) de son territoire pour offrir de piétonniser leur tronçon de rue les fins de semaines cet été;
- Après consultation de leurs membres, deux SCD ont immédiatement répondu par l'affirmative, soit celles de l'avenue **Cartier** et de la rue **Saint-Jean**;
- Quelques jours à peine plus tard, après avoir constaté que ces deux rues commerciales étaient beaucoup plus achalandées que les leurs, trois nouvelles SDC ont demandé à être à leur tour piétonnisées, celles des rues **Saint-Joseph**, **Saint-Vallier** et de la **3^e avenue à Limoilou**.
- Cet exemple n'est pas à l'abri de toute critique :
 - Même si les membres d'une SDC décident majoritairement d'opter pour la piétonnisation, il se trouve forcément certains commerçants qui sont contre;

- La ligne de partage entre le groupe majoritaire et la minorité récalcitrante se situe le plus souvent entre commerces à vocation locale et commerces de destination;
 - L'exemple type est celui du Village, rue Sainte-Catherine, dont la piétonisation estivale, déjà ancienne, a entraîné la quasi disparition des commerces de proximité.
- L'autre critique souvent faite est que ce ne devrait pas être aux **seuls commerçants** mais **aussi à la population** du quartier de prendre une décision aussi lourde de sens et de conséquences.

Par delà ces bémols, je tiens à saluer le flair politique du maire **Régis Labeaume**, lequel, plutôt que d'imposer la piétonisation, y est allé d'une approche toute en nuances :

- Les fins de semaines seulement... pour commencer, j'imagine ???
- À la demande majoritaire des commerçants réunis au sein de chaque SDC.

L'éternelle question du stationnement

La disparition du stationnement sur rue ressort à l'évidence comme la principale plainte des commerçants à l'encontre des **Voies actives sécuritaires** de la mairesse Plante et autres projets proposés dans le désordre par les mairies d'arrondissement.

Rappelez-vous ce que j'ai déjà raconté à cette antenne :

- Une étude à laquelle j'ai participé en 1994 démontrait que 92 % des clients qui fréquentaient les commerces de l'Avenue du Parc, segment Mont-Royal à Van Horne, s'y rendaient à pied ou par transport collectif;
- Il n'empêche que les commerçants soutenaient pratiquement à l'unanimité que l'essentiel de leur chiffre d'affaires reposait sur les automobilistes;
- Comme cette étude couvrait en fait 10 rues commerciales, elle démontrait selon moi qu'une rue commerciale était dans un état d'autant plus piteux qu'il était facile d'y stationner (rue Sainte-Catherine, dans Hochelaga, par exemple), et vice-versa, c'est-à-dire que les rues les plus prospères étaient précisément celles qui offraient le moins de stationnement (rue Mont-Royal, toujours à titre d'exemple) :
 - Mais comme je n'étais pas patron de cette étude, cette interprétation des résultats a été refusée... pour une autre correspondant mieux aux attentes des commanditaires de l'étude !

J'invite pour finir les commerçants qui soutiennent que la survie de leur commerce repose sur le fait de pouvoir stationner directement devant leur porte à prendre connaissance de l'illustration produite en annexe du présent document :

- Qui se rend en automobile magasiner au centre-ville de Montréal ne marchera pas plus que s'il optait plutôt pour un grand centre d'achats.

Qui soutient qu'il préfère magasiner dans un centre d'achats parce qu'il est trop aléatoire de stationner directement devant la porte du commerce visité ?

Réciproquement, quel commerçant soutient que la viabilité de son commerce dépend de la possibilité pour les clients de stationner directement devant leur porte ?

Exemple de deux trajets piétonniers aux Galeries d'Anjou



Sur des distances comparables, le cœur commercial est entièrement desservi à partir du stationnement commercial situé près du Square Phillips



Et ce n'est qu'un exemple : on trouve plusieurs autres stationnements de grande capacité au cœur même du centre-ville.