

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ



La ville intelligente



SHUTTERSTOCK / CONNELL

RUE SAINTE-CATHERINE

Oser la piétonnisation

Montréal est attrayante. De plus en plus d'ailleurs. Surtout son centre-ville qui a fait l'objet d'importants travaux : Quartier international, Place des Festivals, réaménagement de la rue Sainte-Catherine dans le secteur de la Place des arts qui fait déjà office, avec succès, de rue piétonne, etc. La présence accrue de condominiums et de nouveaux édifices rend le centre-ville plus vivant. Des commerces s'installent aussi pour desservir une clientèle en croissance. Dans ce contexte d'effervescence, la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine possède un potentiel assez puissant pour propulser Montréal à un niveau supérieur sur l'échiquier des métropoles d'Amérique du Nord, en ce qui concerne notamment la qualité de vie. Après Sainte-Catherine, plus importante artère commerciale du Canada, imaginons Sainte-Catherine, plus importante rue piétonne d'Amérique du Nord. Et ce, à condition d'oser.

» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

Pourquoi piétonniser? Parce que cela accroît la qualité de vie des résidents d'une ville, stimule le commerce et attire les touristes. Parce que cela est en phase avec tous les principes du développement durable et permet de réduire la pollution, le bruit et l'utilisation de l'automobile. Parce que cela rendra la rue Sainte-Catherine unique en son genre et lui permettra ainsi de compétitionner avec tous les DIX30 de ce monde, sur un terrain totalement différent. En effet, pour attirer une nouvelle clientèle et retenir celle qui est tentée de fuir vers des centres commerciaux de banlieue, la rue Sainte-Catherine ne doit pas faire une place plus belle à l'auto. Elle ne sera jamais en mesure de disposer de stationnements comme ceux qui existent en banlieue. La rue Sainte-Catherine doit plutôt offrir un produit totalement différent, en fait, une « expérience de vie et de magasinage » exactement à l'inverse de celle offerte par les centres commerciaux. Donc, une rue principalement piétonne, plus verte, avec des terrasses, des lieux de repos, de l'animation, une offre commerciale correspondant plus aux goûts des consommateurs d'aujourd'hui, et surtout, un

rythme de déplacement aux antipodes de celui induit par l'utilisation de l'automobile. Tout cela constitue évidemment une solution gagnante.

Quant à « l'homo quebecicus », certains craignent que ça ne l'attire pas, parce qu'il est trop attaché à son auto, comme s'il était né avec un « appendice automobile » et qu'il ne pouvait s'en départir. L'expérience de la rue Stroget à Copenhague montre plutôt le contraire. Dans un ouvrage¹ publié récemment, Jan Gehl mentionne que : « *Dès 1962, la Stroget a été convertie en allée piétonnière. L'idée a d'abord suscité un fort scepticisme. Un espace ainsi aménagé pouvait-il susciter l'engouement dans une ville si nordique? Après un court laps de temps, il devient évident que la nouvelle Stroget connaissait un succès plus grand et plus rapide que quiconque ne l'avait imaginé. La première année, le nombre de piétons s'y est accru de 35 %. La marche y était plus agréable et l'espace pouvait accueillir plus de gens.* » Entendons-nous bien, l'expérience de Copenhague et celles d'autres rues piétonnes d'Europe, peuvent servir d'exemples au projet montréalais, mais ne peuvent évidemment pas être copiées intégralement. De plus, il faut aussi mentionner

que l'Europe est remplie de rues piétonnes et qu'il s'en développe de plus en plus, autant dans les grandes que les petites villes. Il doit bien y avoir des effets positifs!

Montréal doit donc développer son propre projet de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine, en fait, son propre modèle. Il doit notamment être basé sur les caractéristiques des divers tronçons de la rue, sur les impératifs reliés au climat, sur les besoins de déplacements des entreprises situées au centre-ville, sur la présence du métro, sur les goûts des consommateurs, les besoins en stationnement de la clientèle régionale et évidemment les résultats des consultations publiques. Ainsi, la circulation automobile et le stationnement pourraient être permis durant certaines périodes de la journée et durant la saison froide particulièrement. Les camions de livraison pourraient aussi circuler, le matin, comme dans bien des villes européennes. En fait, Montréal a besoin d'une réflexion globale et d'une planification détaillée. Il ne faut donc pas aller trop vite. Il faut marcher lentement, et surtout, marcher vers une rue principalement piétonne. Il s'agit tout simplement d'oser. ✨

¹ Jan Gehl, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, 2012, page 25