

Réaménagement du boulevard Saint-Laurent

L'occasion ratée de propulser Montréal dans le XXI^e siècle

Par Richard Bergeron
Conseiller municipal, district de De Lorimier, et chef de Projet Montréal
Novembre 2006

L'administration Tremblay a récemment lancé les travaux de réaménagement du boulevard Saint-Laurent, de Sherbrooke à Mont-Royal, au coût de 25 M\$. Avec les 6 M\$ déjà investis entre René-Lévesque et Sherbrooke, ce sont 31 M\$ que l'administration consacre à refaire une beauté à la *Main*. Mais pas de la bonne manière. Quand on voit ce que réalisent d'autres métropoles, qu'on sait ce que pourrait devenir Montréal pour peu qu'on en ait l'intelligence et la volonté, sans oublier que l'état de nos infrastructures nous force de toute façon à entreprendre de grands travaux, il s'avère inadmissible de laisser filer une telle occasion de *repenser* le boulevard Saint-Laurent selon les défis d'aujourd'hui.

Chacun sait que les infrastructures souterraines, les chaussées et les trottoirs de Montréal sont dans un état lamentable. Gérald Tremblay a fait de leur remise à niveau sa priorité. Il a introduit à cette fin deux nouvelles taxes visant l'une la réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout, l'autre celle des chaussées. En 2006, ces taxes rapportent 67 M\$ à la Ville. Cet apport d'argent neuf permet d'investir 150 M\$ dans la réfection du réseau d'aqueduc – le double des années passées. Considérant l'effort simultané de réfection en surface et souterraine, 500 M\$ sont consacrés cette année aux infrastructures. Davantage sont prévus en 2007, 2008 et les années suivantes, si bien que ce sont plusieurs milliards de dollars, une véritable Baie James municipale, qui seront investis dans nos rues.

Le coût des travaux dépend de leur portée. Pour Saint-Laurent au sud de Sherbrooke, il s'agit d'une rénovation de surface revenant à 8 M\$/km. Entre Sherbrooke et Mont-Royal, des travaux substantiels sur les infrastructures souterraines font monter la facture à 16 M\$/km. La réfection de la rue Saint-Denis, entre Maisonneuve et Sherbrooke, a été du même ordre. Quant à McGill, entre De la Commune et Saint-Jacques, elle nécessite une remise à neuf globale au coût de 39 M\$/km.

Ces travaux sont fort dérangeants. Le segment le plus *festif* de la rue Saint-Denis a été fermé deux mois à l'automne 2005, repavé sommairement pour l'hiver, puis à nouveau fermé au printemps. Depuis le début de l'été, c'est sur Saint-Laurent, au sud de Sherbrooke, que la circulation autant que la marche sont des plus laborieuses. Ce n'est toutefois rien comparé à McGill, pratiquement fermée à la circulation depuis le printemps. Quant à Saint-Laurent, au nord de Sherbrooke, on n'y trouve désormais plus que deux voies de circulation, parfois même une seule.

Refaire une rue coûte cher et dérange, soit. La moindre des choses serait qu'une fois complétés, ces travaux fassent une différence. Malheureusement, ce n'est pas le cas, ou si peu.

Rue Saint-Denis, à quelques détails près, trottoirs et chaussées ont été refaits comme avant. On y compte toujours deux voies de circulation et deux de stationnement. Le lieu étant de ceux où il importe d'être vu au volant de véhicules rutilants, la congestion y est pour ainsi dire permanente. La foule des piétons est pour sa part restreinte à des trottoirs larges d'environ trois mètres, et ne bénéficie d'aucune amélioration rendant les parcours plus sécuritaires et confortables, aux intersections notamment. Visuellement, tout ce qu'il y a de changé rue Saint-Denis, c'est que le

béton des trottoirs et l'asphalte des chaussées sort neufs.

Sur Saint-Laurent, ce ne sera guère mieux, car on y conserve également deux voies de circulation et deux de stationnement. Le boulevard va ainsi demeurer une composante du réseau artériel de Montréal ayant pour fonction première de dégorger un maximum de véhicules automobiles. On clame haut et fort que les trottoirs seront élargis de 75 cm. Mais comment s'en réjouir si la fonction routière ne change pas, en d'autres mots, si cela se fait au détriment de la largeur de chaussée qui permettait jusqu'ici aux cyclistes de s'en sortir ? En privé, un membre de l'administration Tremblay nous a d'ailleurs adressé ce reproche : *Vous devez être fiers de vous à Projet Montréal. À force de crier en faveur des piétons, vous venez de faire perdre l'équivalent d'une voie cyclable aux cyclistes. Beau résultat !* Comme si l'espace que nous souhaitons donner aux piétons, c'est aux cyclistes que nous proposons de le retirer, plutôt qu'à l'automobile. Les « rénovateurs » de Saint-Laurent, eux, ont continué à penser auto et places de stationnement. Ils nous leurrent avec des raffinements esthétiques et historiques qu'on apprécierait dans un meilleur contexte, mais qui masquent ici leur manque de clairvoyance.

C'est au niveau des matériaux de finition que la nouvelle rue McGill se distinguera de Saint-Denis et Saint-Laurent, puisque s'y prolongeront les luxueux aménagements du Quartier international. Ainsi, c'est là où déambulent le moins de piétons qu'on implantera l'aménagement le plus soigné, là où circulent fort peu de cyclistes qu'on insèrera une superbe piste pour vélos... brutalement interrompue dès qu'elle rencontrera la circulation dense du centre-ville.

L'urgence d'investir massivement dans nos infrastructures est indiscutable. Cela implique de déranger les résidants et de modifier le fonctionnement de parties significatives de Montréal durant de longues périodes. Plutôt que de persister à promouvoir la fluidité de la circulation, profitons-en pour adapter notre ville aux valeurs d'avenir que sont la priorité aux piétons, aux vélos et aux véhicules non polluants, l'optimisation du transport collectif, la prise en compte de la qualité de vie des résidants et la réappropriation de l'espace urbain au bénéfice des êtres humains que nous sommes. Du reste, l'administration Tremblay prétend adhérer à ces valeurs par le biais de sa récente *Charte du piéton* ou de son *Plan stratégique de développement durable* : être avant-gardiste sur papier, c'est bien; l'être dans la réalité, c'est mieux.

Voici huit ans que l'on étudie le retour du tramway dans nos rues. En février dernier, Gérald Tremblay, en voyage à Paris, s'est dit émerveillé par le *Nouveau Tramway* du boulevard Des Maréchaux. De fait, on ne compte plus les villes, de Barcelone à Dallas en passant par Strasbourg, Porto, Munich, Dublin ou Istanbul, ayant fait du tramway réinventé la clef de leur nouvelle politique urbaine. À Montréal, même si l'on ne peut établir aujourd'hui la configuration exacte d'un réseau *Nouveau Tramway*, certains axes s'imposent d'eux-mêmes, tels une liaison entre le centre-ville et l'est de l'Île, le long de Notre-Dame, ou les boulevards Pie IX et Henri-Bourassa, ou encore le chemin de la Côte-des-Neiges. Or, le boulevard Saint-Laurent entre pleinement dans cette catégorie, pour au moins deux raisons : d'abord, il constitue la première voie, à l'est du Mont-Royal, traversant l'île en entier, du fleuve à la rivière des Prairies; par ailleurs, la mise en service prochaine du métro de Laval impose de décharger la ligne orange, déjà surexploitée.

À Paris, l'une des villes où les coûts de construction sont les plus élevés au monde, le *Nouveau Tramway* des Maréchaux a coûté 35 M\$/km, tout inclus : remise à neuf des infrastructures souterraines, construction de la voie, achat du matériel roulant, réaménagement complet du boulevard. Les travaux engagés sur Saint-Laurent doivent s'élever à 16 M\$/km. Pour à peine plus

du double, sans déranger les riverains davantage, l'axe historique que constitue le boulevard Saint-Laurent deviendrait l'égal de Main Street à Houston, de l'avenue Magdelone à Montpellier ou du boulevard Des Maréchaux à Paris, soit l'une des plus belles artères du monde (ceci sans exclure l'automobile qui même dans les sections les plus étroites du boulevard, conserverait deux voies).

L'actuelle réfection des infrastructures montréalaises manque de vision et d'envergure. Elle se réfère aux conceptions du progrès et de la modernité qui avaient cours au milieu du siècle dernier. On va dépenser des milliards pour remplacer des tuyaux, couler du béton et étendre de l'asphalte à la manière dont cela se faisait il y a soixante ans.

Rien n'est joué. L'administration doit interrompre les travaux amorcés le temps de revoir sa copie. Le réaménagement du boulevard Saint-Laurent doit être l'occasion de donner un sens concret à la notion de développement urbain durable et, ce faisant, d'enfin propulser Montréal dans le XXI^e siècle.

1313 mots