

Fleuve : Requiem pour l'autoroute Ville-Marie

Atelier du patrimoine urbain de Montréal / APUM

Convercité – Jeudi 7 février 2008-02-05

Maison de la culture Maisonneuve – 4200 rue Ontario

Présentation de l'APUM

Image – Table des matières

Nous sommes un collectif d'artistes centre-sudois intéressé depuis 1992 par les ruines des abords du pont Jacques-Cartier.

En 1999, nous avons réalisé in situ la manœuvre PONT & PAYS = RUINES dans le cadre du 1^{er} festival de performances de FA3. Nous avons convoqué en 2001 la Commission des biens culturels du Québec pour bonifier la Galerie des vins de la SAQ dans la Prison au Pied du Courant en faveur d'un Centre d'exposition des Patriotes qui a ouvert ses portes le 7 juin 2003. En septembre 2002, nous inaugurons l'événement d'arts électroniques « Cité des ondes » dans la Station de pompage Craig (1887) à l'initiative de l'organisme Champ Libre. En 2006, lors de Géométrie sociale par Galerie FMR, nous avons performé «Les frontières de Sainte-Marie glissent vers le Fleuve».

Image - Trois citernes

Nos propos ce soir résument nos mémoires concernant la constitution du site du patrimoine de l'Île Sainte-Hélène (2007), le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (2005), le plan d'urbanisme de Montréal (2004), le document complémentaire au plan d'urbanisme de Montréal (2003), la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (2002) et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devant le BAPE (2002).

Compréhension de la consultation

Image - Triade : Valide Légitime Visible

La population de l'arrondissement Ville-Marie s'attend à ce que la consultation sur le projet autoroutier prenne en compte l'intégration urbaine de l'autoroute existante. La complétion projetée la désignant en tant qu'autoroute 20, selon la réponse du directeur de la région de Montréal du ministère des Transports à la question du directeur du Conseil régional de l'environnement de Montréal devant le BAPE en automne 2001.

La validité des expertises qui fonde l'intégration urbaine du projet autoroutier est actuellement mise en doute. Par exemple, la Direction de la santé publique de Montréal avance qu'il y aura augmentation des impacts négatifs de la circulation de transit tandis que le ministère des Transports promet une canalisation de celle-ci. Il y a une crise de légitimité auprès de la population de Montréal.

Image : Territoire de la condition 6

La condition 3 du décret du 25 septembre 2002 fonde la présente consultation.

La condition 4 a nécessité deux consultations sur deux projets différents. L'un en décembre 2002 et l'autre qui est en cours. Duquel doit-on discuter?

La condition 6 délimite un quadrilatère qui vise à «maintenir un statut quo en matière de capacité routière». Ce périmètre ne recoupe pas l'entièreté du prolongement de l'autoroute Ville-Marie qui va de Ahmerst à l'autoroute 25. Pourquoi un tel écart ?

Le quartier Saint-Jacques ne fera l'objet d'un quelconque suivi. Toutefois le nouveau développement du site de la Maison de Radio-Canada oblige déjà à une révision en profondeur du segment autoroutier – vu le manque d'intégration urbaine !

Image – Pôle ou dalle ?

La condition 9 oblige la création d'un pôle patrimonial au Pied-du-Courant. Celui-ci est cependant coupé en deux par le périmètre du Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Sainte-Marie.

Le statut quo a son histoire

Image – Le statut quo a une histoire

En 1984, le gouvernement du Québec émettait une option d'aménagement favorable à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens.

Cette option encadra la fin de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain Ville-Marie en Centre-Sud. L'aménagement actuel de la rue Notre-Dame remonte à cette époque. La moitié du terrain exproprié par Québec pour l'autoroute fut redonnée à la ville de Montréal. Près de 800 logements furent reconstruits et refaite la trame des rues. Tandis que la bande restante, toujours propriété du gouvernement du Québec, fut finalement paysagée après dix ans de désolation.

Image – Réseau ferro-portuaire de l'île

À l'époque, le port de conteneurs quitta le Vieux-Montréal pour déménager juste à l'est du pont-tunnel Lafontaine, à proximité de l'autoroute transcanadienne. Puis, il y eut la désindustrialisation de l'Est.

Pourquoi évoquer, en 2008, le port, le camionnage, la pétro-chimie et les industries comme raisons de poursuivre l'autoroute quand, en 1984, aucune de ces raisons justifia la poursuite de la Ville-Marie?

Image – Exportation par camion-citerne

Pourquoi aucun véhicule ne sera retiré du trafic du pont Jacques-Cartier? Pourquoi l'exportation par camion-citernes demeure-elle privilégiée via le pont Jacques-Cartier au détriment du réseau fluvial existant d'oléoducs?

Image – Trafic équilibré Nord & Est

Aucune autoroute vers le centre-ville pour la circulation provenant du Nord ne semble justifiable le long de la Montagne. Pourtant, le trafic de l'Est qui est identique en volume nécessite une autoroute le long du Fleuve.

Concept d'organisation spatiale de la Communauté métropolitaine de Montréal

Image – Concept régional d'aménagement

L'accès direct aux plans d'eau de l'archipel d'Hochelaga organise l'aménagement du territoire.

La zone dense de la région de Montréal qui comprend les quartiers anciens de Laval, Montréal et Longueuil est revitalisée par le transport en commun.

La proposition en consultation ne tient pas compte de l'accès direct au Fleuve pour les quartiers portuaires de l'Est de Montréal.

Image – Accès direct au Fleuve

Pourtant le réalignement vers Hochelaga du corridor ferro-portuaire entre Berri et Bercy en Centre-Sud doit faire partie de la proposition d'aménagement soumise à la population de Montréal.

Image – Havre piéton de Montréal

En Centre-Sud, le programme d'accès au Fleuve devra reprendre intégralement la recommandation 6.35 du rapport no 9 du BAPE. Ce rapport de 1982 qui permit dans le quartier Mercier l'ouverture de la Promenade Bellerive sur le Fleuve ; imposa l'établissement ultérieur devant le quartier Sainte-Marie de la chute à neige du grand collecteur Sud.

Ouverture au Fleuve

Image – Fermeture au Fleuve - 1963

Depuis 1963, le concept d'un 2^e corridor autoroutier Est-Ouest entre le Fleuve et la Montagne reste un échec d'aménagement.

Le corridor du Sud de l'île doit se réduire à 50 000 véhicules par jour entre les échangeurs Turcot et Souigny, en faveur d'un métro express comme le recommanda en 1966 la ville de Montréal à travers Horizon 2000 !

Image – Ouverture au Fleuve - 2008

Un métro express actualisée par le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) afin d'urbaniser le corridor de l'autoroute inachevée au coeur de l'agglomération de Montréal.