

Ceci n'est pas un boulevard urbain

Mémoire présenté à Convercité dans le cadre de la consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Par: Étienne Coutu, MSAUD M.Arch
Conseiller en Architecture et Design Urbain

Date: 30 Janvier 2008

À propos de l'auteur:



Etienne Coutu est diplômé de l'Université Columbia en Architecture et Design Urbain et possède également une Maîtrise en Architecture de l'Université de Montréal. Il complète présentement les examens de l'Ordre des Architectes du Québec. Au service de la firme Cardinal-Hardy et Associés pendant trois ans, il a été impliqué sur d'importants projets urbains tel que l'église Saint-James, le 333 Sherbrooke ainsi que le projet de Musée d'art moderne du MACM dans les silos no 5. Ayant aussi touché à l'architecture de théâtre chez Scéno Plus, il travaille maintenant avec la firme Provencher-Roy et Associés Architectes.

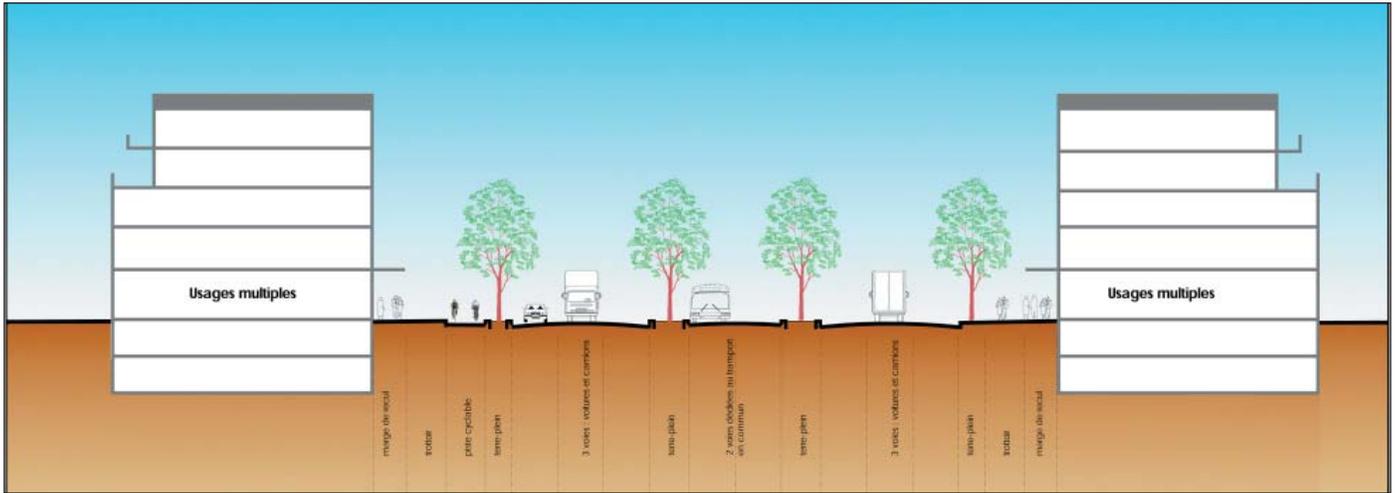
Son implication aux débats publiques d'enjeux d'aménagement a commencé en 2006 au sein de la *Coalition sauvons le Spectrum*. Il est alors intervenu publiquement pour dénoncer l'immobilisme et le manque de vision des élus dans la fermeture d'une des salles les plus appréciées du public montréalais.

Pour plus d'informations: www.elvisdesign.com



Table des matières

| | |
|---|------------|
| Introduction | 5. |
| Historique du projet | |
| Un projet rejeté par la Ville de Montréal en 2003 | 7. |
| Un virage à 180° de la Ville de Montréal | 7. |
| Entretenir la confusion pour précipiter la réalisation | 7. |
| Un boulevard qui n'a pas de trottoir? | 9. |
| MTQ : « pas d'autoroute, pas d'argent » | 9. |
| Accès au fleuve compromis | |
| Un véritable projet autoroutier | 11. |
| La réalisation tardive du plan de transport de 1963 | 11. |
| Évolution des mentalités, et approches urbanistiques depuis les années 1960 | 11. |
| Valorisation des rivages urbains dans le monde | 13. |
| Fleuve Saint-Laurent : un lien qui se fait naturellement à l'Est | 13. |
| Autoroute en milieu urbain: A-720 | |
| Les déchirures déjà causées par l'autoroute Est-Ouest | 15. |
| La poursuite de l'A-720 dans l'Est | 15. |
| Voies en dépressions et transitions | 15. |
| Coûts et complexité des ouvrages d'ingénierie | 17. |
| Impact d'une autoroute en tranchée sur les quartiers riverains | 17. |
| Espaces publiques en péril | |
| Le parc Bellerive isolé | 19. |
| Pied-du-courant : Comment recréer une place publique | 19. |
| Les quartiers centraux qui écopent | |
| Un port qui s'éparpille, des quartiers centraux à la merci du camionnage | 21. |
| Rétention des jeunes dans la ville centre | 21. |
| Opposer le développement économique au respect de l'environnement | 21. |
| Conclusion | 23. |
| Annexe: exemple d'un véritable projet de boulevard urbain | 25. |



1) Coupe du boulevard urbain proposé en 2002 (source: Mémoire de la Ville de Montréal, BAPE 2002)



2) Plan du boulevard urbain proposé en 2002 (source: Mémoire de la Ville de Montréal, BAPE 2002)



3) Coupe-perspective de la rue Notre-Dame en boulevard urbain (source: GRUHM, Pierre Brisset, 2007)



Introduction

La rue Notre-Dame est un axe historique. Or le projet conjoint de la Ville de Montréal et du MTQ semble être conçu pour que l'on oublie cette dimension. On semble vouloir en faire une de ces banales autoroutes génériques, aussi anonymes en ville qu'ailleurs en région, sans aucun égard à leur contexte. Un projet parachuté de Québec qui ne tient aucunement compte des quartiers qu'elle côtoie, ni du fleuve Saint-Laurent, qu'elle longe.

Les abus de langage auxquels nous avons assisté récemment ont jeté la confusion la plus totale sur ce qu'est réellement un boulevard urbain. Je m'efforcerais de démontrer par ce mémoire pourquoi le projet actuel n'est pas un projet de boulevard urbain, mais bien une autoroute correspondant à une vision et à des critères périmés, datant des années 1960.

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre des consultations qui doivent porter spécifiquement sur l'intégration urbaine du projet, conformément au décret gouvernemental adopté en 2002. Il est généralement admis de nos jours que les autoroutes en milieu urbain ne s'intègrent pas aux villes, qu'elles y créent au contraire des fractures, qu'elles ont des effets destructurants sur la trame urbaine et de lourdes conséquences sur la qualité de vie des gens qui y vivent.

Curieusement, il existe déjà un document qui présente tous les avantages d'un boulevard urbain pour cet axe, document qui a d'ailleurs nourri en arguments les opposants de ce projet d'autoroute: il s'agit du Mémoire soumis par la Ville de Montréal lors des audiences du BAPE, en 2002. On y trouve même une coupe et un plan schématiques d'un véritable boulevard urbain.

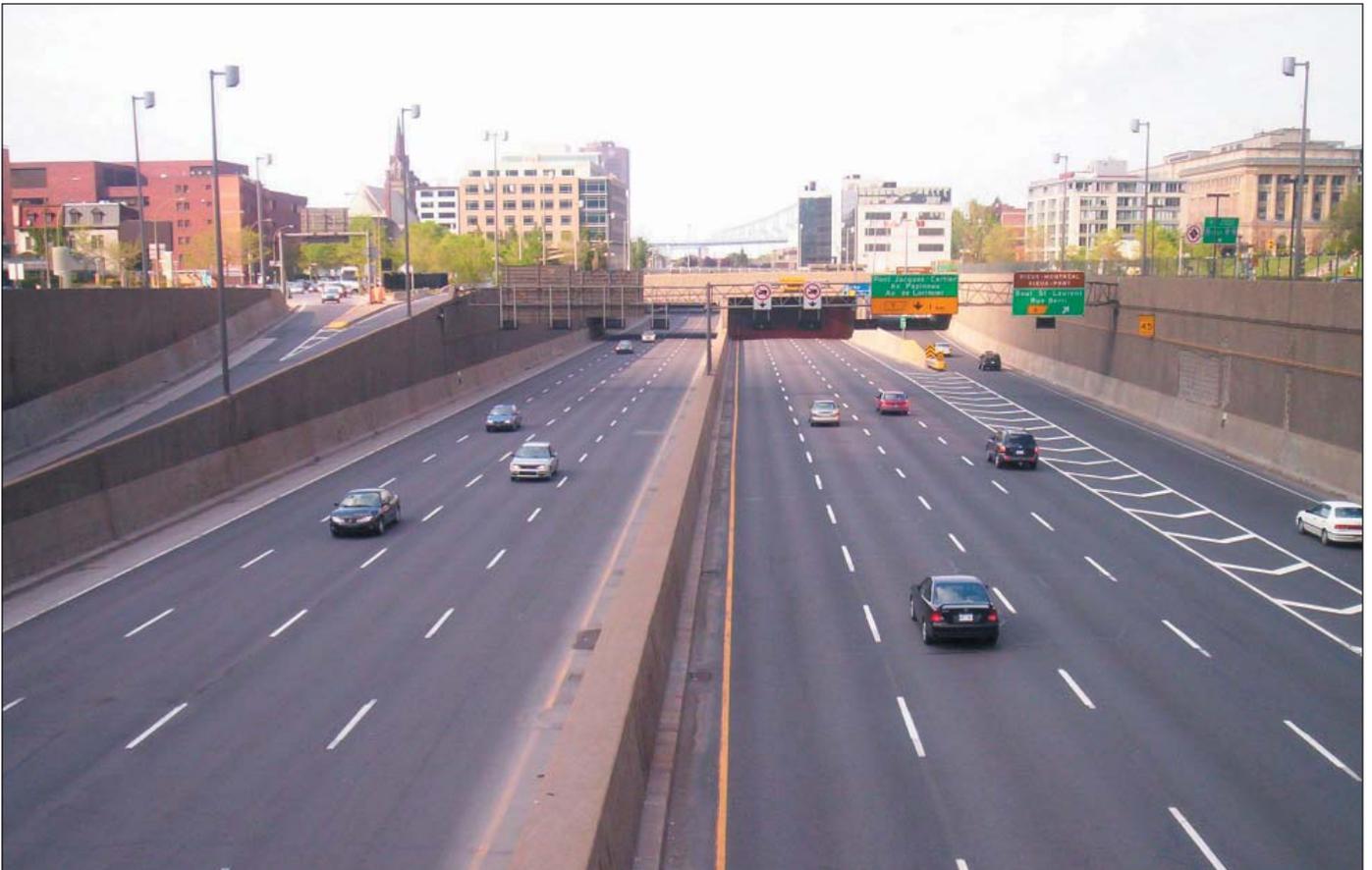
Je laisserai à d'autres présentateurs de mémoires le soin de comparer ce que nous nous apprêtons à faire des berges du fleuve, avec ce qui se fait ailleurs dans le monde. Le rapport minoritaire du parti Projet Montréal, préparé par Richard Bergeron, porte à réflexion en présentant de façon exemplaire les plus beaux projets de dits « Front-de-mer » du monde.

C'est en prenant appui sur ces deux impératifs que sont l'histoire du lieu et le développement en front-de-mer, de type porte maritime, que j'esquisserai quelques grandes lignes afin d'en appeler à ce que nous prenions conscience de l'énorme potentiel qui risque d'être dilapidé si ce projet devait être construit tel que proposé.

Il existe d'autres façons d'aborder le développement sur des berges, de nos jours. Il faut envisager les choses autrement si nous voulons redonner à la rue Notre-Dame ses lettres de noblesse.



4) Passage de Notre-Dame sous la dalle du parc Morgan-Champêtre (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



5) Passage de l'autoroute Ville-Marie sous la dalle du parc Viger (source: flickr)



Un projet rejeté par la Ville de Montréal en 2003

Beaucoup de gens pensent que ce projet est nécessairement bon puisqu'il résulte d'une entente entre la Ville de Montréal et le Ministère des Transports. Plusieurs se souviennent qu'en 2002 la Ville s'était farouchement opposée au projet d'autoroute en tranchée préconisée par le ministre des Transports de l'époque, Guy Chevrette. La Ville avait déposé un mémoire aux audiences du BAPE dans lequel elle décrivait sa propre vision de ce que pourrait devenir la rue Notre-Dame, soit un boulevard urbain.

Ce que les gens ne savent pas, c'est qu'un nouveau tracé adopté au Sommet de Montréal, en 2002, avait déjà été élaboré par la Ville et le MTQ, sous la forme d'un projet hybride, qui devait satisfaire les deux parties. C'est sur la base de ce tracé que le gouvernement de l'époque avait adopté un décret contenant 19 conditions, qui devait écarter la tenue de nouvelles audiences publiques du BAPE. Or en 2003, ces efforts ont échoué devant l'insistance du Ministère des Transports à imposer ses normes autoroutières, et le refus de la Ville de renoncer à ses demandes légitimes.

Un virage à 180° de la Ville de Montréal

Vu l'entêtement de la Ville, durant tout ce temps, à vouloir offrir à ses citoyens une solution urbaine à échelle humaine, conciliant transport en commun, transport des marchandises et une circulation automobile fluide, l'annonce d'une entente de principe avec le Gouvernement du Québec, en juillet 2005, a été largement perçue à l'époque comme une victoire de la Ville, et le compromis tant attendu de la part du MTQ.

On a d'ailleurs eu recours à une rhétorique qui présentait l'accord de façon encourageante pour les défenseurs d'un boulevard urbain : le MTQ parlait de « *véritables solutions de rechange aux déplacements en auto-solo* », et le Maire Tremblay se réjouissait de voir arriver « *un boulevard urbain qui répond véritablement aux besoins de la Métropole* ».

Deux ans plus tard, il est enfin possible de voir le concept qui a alors été arrêté. Sans tarder, on donne le feu vert au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le 20 novembre 2007. Désenchantement total lors de la présentation des plans : c'est en observant le projet dans ses détails que l'on se rend compte qu'il s'agit exactement du même projet que le MTQ nous avait servi en 2003.

Entretenir la confusion pour précipiter la réalisation

Pourquoi la Ville a-t-elle plié aux demandes du MTQ? Pourquoi a-t-elle baissé les bras, alors que tous croyaient qu'elle finirait par obtenir ce qu'elle avait si longtemps réclamé? Et pourquoi la Ville persiste-t-elle à entretenir la confusion, alors que de nombreux Montréalais, sans nécessairement saisir les enjeux complexes que recèle ce projet, lui accordent leur confiance dans ce dossier, justement parce qu'elle avait tenu tête au MTQ en 2002?



6) Échangeur Pie-IX (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



7) Viaducs sur l'autoroute Décarie (source: MTQ)



8) Décarie: achalandage important (source: flickr)



9) Décarie: accident de la route en 1984 (source: J. Jantak)



10) Décarie: transformation en rivière lors de pluies abondantes en 1986 (source: flickr - J. Jantak)



Un boulevard qui n'a pas de trottoir?

Personne n'ose critiquer une proposition qui semble faire l'unanimité. Surtout lorsqu'il s'agit d'un remède à un problème aigu que l'on déplore depuis plus de 30 ans et qui n'a jamais cessé d'empirer: les bouchons de circulation sur la rue Notre-Dame sont devenus si monstrueux et leurs conséquences pour les quartiers avoisinants, si étouffantes que l'on serait prêts à accepter n'importe quel projet, pourvu qu'il se fasse maintenant.

Il y a au moins deux points qui démontrent hors de tout doute que la Ville s'est vu imposer par le MTQ ce projet autoroutier qui va à l'encontre des principes qu'elle prônait dans son Mémoire de 2002 :

- Les trottoirs d'un boulevard urbain;
- Les accotements d'une autoroute.

Faisons un retour sur un échange qui a eu lieu lors des audiences du BAPE. Il s'agissait d'un petit différend illustrant sans ambiguïté la différence fondamentale entre un boulevard urbain et une autoroute.

Remettons-nous dans le contexte : le MTQ propose une autoroute en tranchée, et, devant lui, défilent de nombreux groupes préconisant tous le même dessin d'un boulevard en surface, parfois avec des servitudes (de constructions de trois à cinq étages ayant leur adresse sur Notre-Dame), et une voie réservée double, au centre, destinée aux autobus dans un cas, à un tramway dans d'autres.

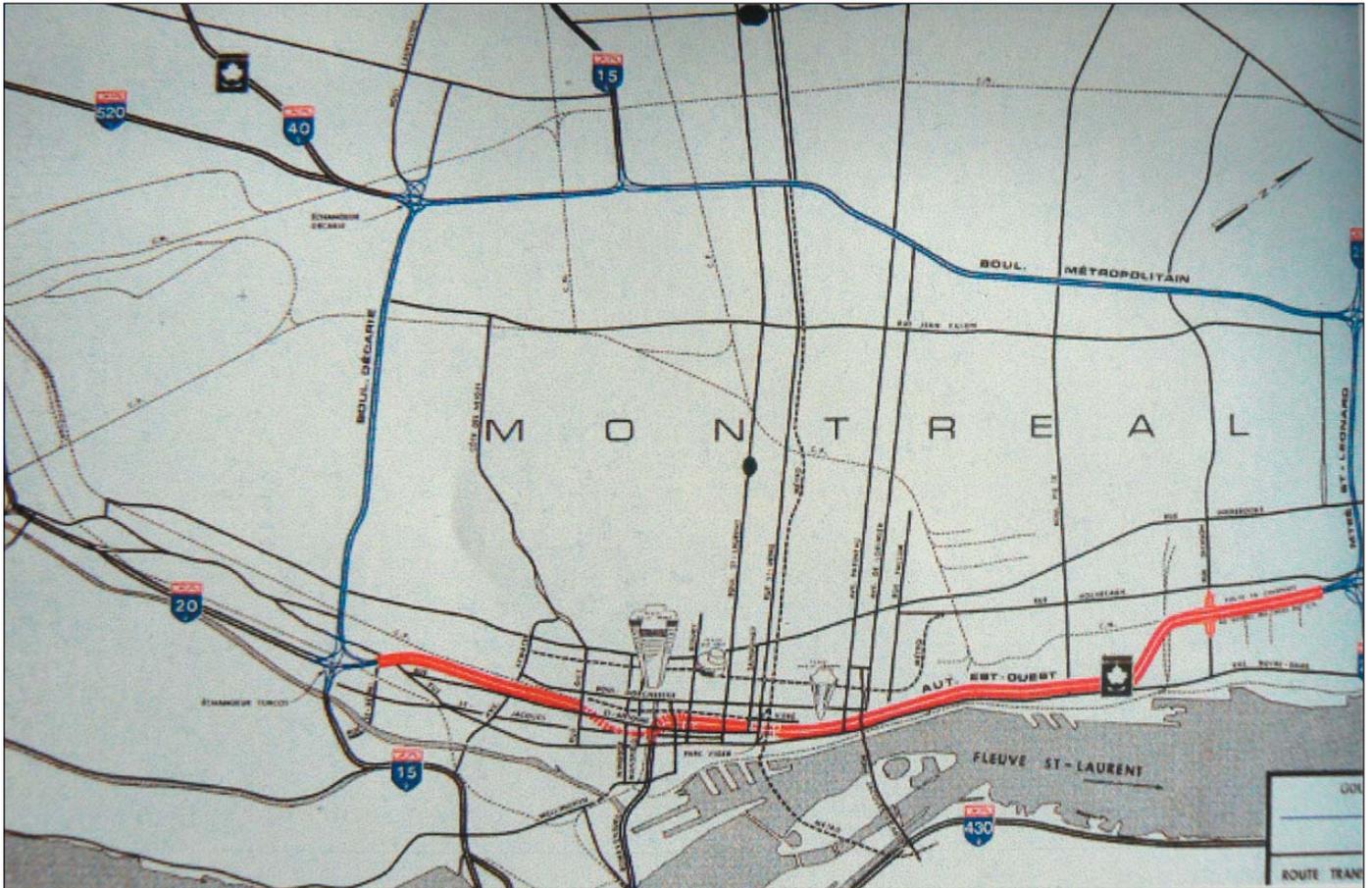
Les ingénieurs du ministère émettent une note pour clarifier un point sur lequel ils accrochent : selon leurs normes, à une vitesse de 70 Km/h, il ne peut y avoir un trottoir directement sur le bord de la route. Le MTQ prévoyait plutôt une largeur de 4,5 mètres de dégagement sans obstacle le long des voies situées en rive.

Plus tard, la Ville elle-même a présenté ce type de coupe. Quand les ingénieurs du ministère lui ont servi le même type de commentaire, la Ville a répondu que ce boulevard était prévu pour une vitesse de 60Km/h et que, selon ses normes, un trottoir peut être installé directement le long d'une telle voie.

MTQ : « pas d'autoroute, pas d'argent »

À la lumière de cet échange, il est facile de constater qui de la Ville ou du MTQ a eu le dernier mot, lorsqu'on analyse le tracé actuel : s'il y avait un trottoir, la Ville aurait eu gain de cause. Or, le tracé proposé aujourd'hui ne présente pas de trottoirs; la place réservée aux piétons est l'actuelle piste cyclable, les cyclistes étant relégués sur un caisson technique.

Mais en regardant de plus près, on constate que les voies réservées sur les rives n'ont pas d'accotement. Autrement dit, on utilise la voie réservée comme espace de dégagement sans obstacle. Bref, les autobus circuleront sur l'accotement afin que les normes de 70 Km/h, auxquelles tient tant le MTQ, soient respectées.



11) Plan de l'Autoroute Est-Ouest tel que projetée en 1963 (source: L'ingénieur, nov. 1971, no272)



12) Superhighways, Approach to the City, vue futuriste de Syd Mead (source: Dragon's Dream, 1979)



Un véritable projet autoroutier

L'autre aspect qui fait du projet actuel une véritable autoroute, c'est le type d'échangeur qu'on y trouve. Sur un boulevard, il y a des feux aux intersections. Dans le concept présenté, on a inséré des feux qui resteront au vert lors des périodes de pointes. Le seul vrai échangeur se situe à l'intersection de Pie-IX, et il s'agit bel et bien d'un échangeur autoroutier. Alors que la rue Notre-Dame passera à quatre voies de chaque côté sous un viaduc, il y aura en surface deux intersections de part et d'autre de ce viaduc, sur lesquelles se fixent les bretelles d'accès. On retrouve donc le même type d'infrastructure qu'on voit d'habitude sur l'autoroute Décarie. Les tronçons en tranchée ou en tunnel forment le tiers du tracé. On prolonge ainsi l'autoroute Ville-Marie jusqu'à d'Iberville, recréant la même formule qui a fait tant de ravages au fil des ans. N'a-t-on rien appris des erreurs du passé?

La réalisation tardive du plan de transport de 1963

Décidément, on s'accroche à vouloir réaliser un plan de transport datant des années 1960. Le tracé actuel est exactement ce qui était planifié sur les plans de 1963. On est revenu plusieurs fois frapper à la porte des quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve, car la détermination des citoyens à ne pas voir construire une autoroute près de leurs demeures a toujours été au rendez-vous. On est arrivé à pousser à bout la patience des gens en laissant empirer la situation, et on profite aujourd'hui d'outils élaborés il y a cinq ans pour repartir en douce et précipiter la réalisation.

C'est une évidence, pour quiconque suit ce projet, que cette fois-ci sera la bonne. On mise sur ces outils en espérant que l'opposition au projet n'ait pas le temps de s'organiser. On met tout de l'avant pour que ça se fasse concrètement, mais on n'a jamais pensé à réévaluer la pertinence même de ce projet à la lumière des progrès qui ont été accomplis depuis en matière de développement urbain.

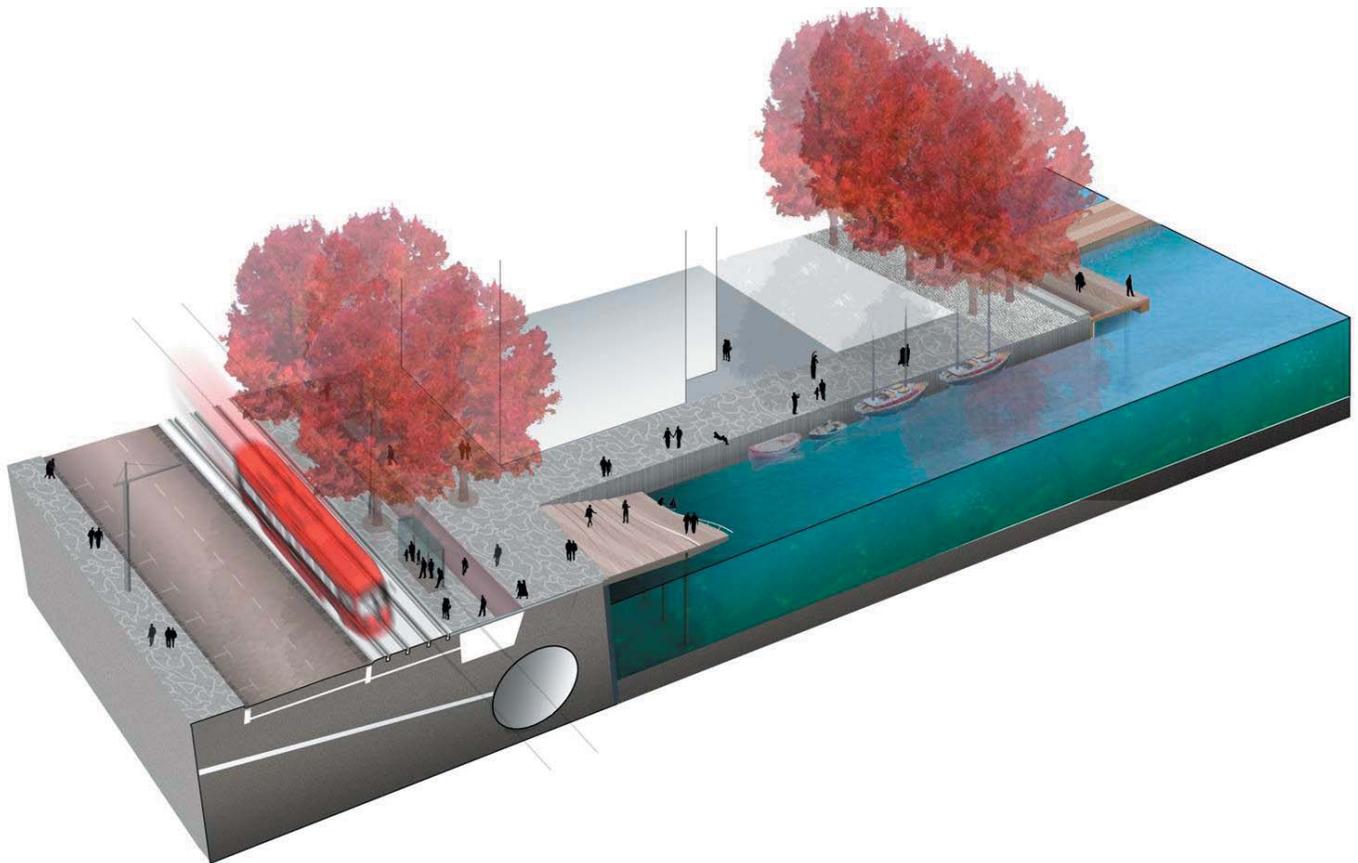
Évolution des mentalités, et approches urbanistiques depuis les années 1960

Bien des choses se sont passées depuis 1973. Les gens ont changé. Notre relation avec l'environnement s'est transformée. Nous avons compris notre influence sur la nature, entre autres sur le réchauffement climatique, en entérinant des accords par lesquels nous nous sommes engagés à réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

En urbanisme et en architecture, la pratique s'est orientée vers la considération des éléments naturels et leur mise en valeur. L'expérience de villes étrangères a nourri une réflexion majeure sur les transports à privilégier vu les dommages qu'avaient causé les autoroutes en milieux urbains dans les années 1960 et 1970 : Boston s'est lancée dans l'enfouissement de ses autoroutes, dans un chantier titanesque d'une décennie, surnommé le « Big Dig ». D'autres villes, comme Toronto, ont tout bonnement décidé de les retirer progressivement.



13) Toronto Waterfront: un véritable boulevard urbain en front-de-mer (source: TWRC)



14) Toronto Waterfront: coupe type du projet de West8, lauréat du concours international d'architecture (source: TWRC)



Valorisation des rivages urbains dans le monde

Les premières autoroutes à éliminer sont celles situées le long des berges : on en avait assez de se sentir coupé des lacs ou des rivières, à cause des infrastructures. On a d'ailleurs découvert un tel potentiel aux terrains situés sur les rives qu'on a vu, ces dernières vingt années, des projets de revitalisation urbaine se multiplier dans toutes les grandes villes portuaires du monde. Toutes ont misé sur la viabilité économique qui justifiait les investissements aux transformations de lourdes infrastructures.

Un organisme international passe en revue tous ces projets en permettant à ces villes d'échanger les recettes de leurs succès : c'est le Urban Land Institute (ULI). Voilà donc une réflexion sur 35 ans, née du constat que les autoroutes en milieux urbains déstructuraient les villes en les divisant par des barrières physiques, entraînant la croissance des banlieues et l'étalement urbain, une dimension que l'on semble avoir totalement évacuée dans l'évaluation du projet actuel.

Évidemment, Montréal a eu son projet de revitalisation dans le Vieux-Port. Heureusement, on avait décidé de faire passer l'autoroute Est-Ouest au Nord du Vieux-Montréal, ce qui a permis à ce projet de voir le jour sans de trop gros investissements pour les infrastructures, au début des années 1990. On a alors détruit un certain nombre de silos à grain qui gênaient la vue, négocié l'acquisition de quelques quais avec le Port de Montréal, aménagé le tout avec des activités commerciales et récréotouristiques, qui en font le succès qu'on connaît aujourd'hui.

Fleuve Saint-Laurent : un lien qui se fait naturellement à l'Est

Maintenant, la Ville continue ses projets de revitalisation et a donné comme mandat à la Société du Havre d'améliorer la relation de la ville avec son fleuve. Curieusement, tous les sites considérés étaient à l'Ouest du Vieux-Montréal. On mise sur le déplacement de l'autoroute Bonaventure pour créer une promenade riveraine le long des rapides, et le quai Bickerdike, que le Port accepterait bientôt de léguer.

Qui connaît l'histoire de Montréal sait très bien que ces sites situés à l'Ouest n'existaient pas autrefois, qu'ils ont été créés par des remblais qui se sont succédé progressivement. Il s'agit donc de terrains qui ont de fortes chances d'être gravement contaminés, sans compter qu'on y trouve de nombreuses voies ferrées. Ainsi, le calcul de viabilité des projets qu'on voudra y faire doit prendre en considération les coûts de décontamination. On pourrait bien douter d'y voir qui que ce soit y lever la première pelletée de terre avant longtemps.

Ce n'est pas que les sites à l'Est soient moins contaminés, loin de là, mais au moins la différence entre la rive d'origine et la rive actuelle est beaucoup moins grande, ce qui devrait en principe se refléter en proportion. De plus, tous les terrains résultant de l'expropriation résidentielle sont certainement moins contaminés que ceux situés dans le technoparc. C'est un fait indéniable, tout comme le fait que c'est à cet endroit, dans les quartiers Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve, que l'on vit le plus près du fleuve Saint-Laurent.



15) Prolongement de l'A-720 en tranchée ouverte jusqu'à la rue Iberville (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



16) Fracture urbaine causée par la tranchée ouverte de l'A-720 (source: Société du Havre 2004)



Les déchirures déjà causées par l'autoroute Est-Ouest

La déchirure entre le centre-ville et le Vieux-Montréal, à cause de l'autoroute en tranchée, reste vive et elle n'est pas encore entièrement colmatée. On a vu une grande amélioration, récemment, depuis son recouvrement entre le Square Victoria et la rue Saint-Urbain, un quartier qui semble revivre après que le temps s'y soit arrêté pendant trente ans. Un souvenir pas si lointain, mais que l'on retrouve facilement en allant faire un tour devant l'Hôtel de Ville. L'autoroute passe à nos pieds; huit voies de large, à ciel ouvert, polluant l'air et polluant par le bruit.

La poursuite de l'A-720 dans l'Est

C'est cette même autoroute, l'A-720, qui va se jeter à l'heure actuelle dans la rue Notre-Dame. C'est aussi la rue Saint-Antoine et le boulevard René-Lévesque qui viennent la congestionner. Un immense entonnoir qui tente de frayer son chemin entre le fleuve Saint-Laurent, et des quartiers parmi les plus pauvres au pays.

Et c'est sur le modèle de la tranchée qu'on veut la poursuivre jusqu'à la rue d'Iberville. Et ensuite, on reprend, sous Pie-IX et les parcs Morgan-Champêtres. La largeur de cette dalle-parc couvre 5 voies de chaque côté à l'entrée. Une gargantuesque porte sous-terrain, large de 10 voies autoroutières. Un coûteux ouvrage d'ingénierie que l'on met de l'avant pour permettre la réunion des deux parcs, pour satisfaire une demande des citoyens.

Si les citoyens pouvaient voir les effets désastreux qui résulteront de cette demande, ils se raviseraient certainement. S'ils gagnent l'accès à un parc Champêtre agrandi, ils perdent à jamais, la possibilité de voir revivre à cet endroit un environnement urbain de qualité, tel que celui détruit lors des expropriations des années 1970.

Voies en dépressions et transitions

La principale critique à faire sur ce projet d'élargissement de 50% de la desserte automobile, c'est que le tiers du tracé se fait soit en tranchée, en tunnel ou en dépression. La multiplication des configurations possibles le long du parcours amène souvent des transitions de surface à tunnel. Or ces transitions, au lieu d'être traitées comme les nombreux viaducs qui ceignent le plateau Mont-Royal, sont de type autoroutier, car elle s'allonge sur plusieurs dizaines de mètres.

Il y a quand même un air de famille : on retrouve ces mêmes conditions de sortie de viaduc avec les murs de béton de chaque côté. Non seulement ces lieux ne sont pas invitants, mais ils sont aussi très dangereux. Qui a vécu près d'un de ces viaducs sait que la vitesse des usagers automobilistes augmente parce qu'il n'y a pas de trottoir directement au bord ni autre obstacle.

Ainsi, malgré le fait que la limite reste à 50 Km/h sur la rue Papineau, il n'est pas rare de voir passer une voiture à près de 90 Km/h en sortant du viaduc qui sépare le Plateau Mont-Royal de Rosemont. Environ une fois par semaine, la police doit fermer la rue pour que des remorqueuses, ambulances et véhicules d'entretiens viennent effacer les traces d'un accident.



1912



1956



1990

Pl. 8 LA DESTRUCTION D'UN QUARTIER CONSTITUÉ

La ville "classique" constituée est transformée par les opérations de destruction, d'une envergure sans précédent, d'une ville régionale élargie.

17) Faubourg Saint-Laurent: destruction d'un quartier constitué (source: Melvin Charney 1991)



1949



2001

18) Dégradation amorcée: étude comparative du bâti entre 1949 et 2002 (source: Ville de Montréal)



Coûts et complexité des ouvrages d'ingénierie

Les parties situées en tranchée (secteur Sainte-Marie), en tunnel (Pied-du-courant) et en dépression (sous l'échangeur Pie-IX et sous la dalle parc Morgan-Champêtre) sont celles qui sont les plus coûteuses dans le projet. Elles nécessiteront de vastes travaux d'ingénierie complexes, car les portées y sont extrêmement longues. Par comparaison, les conditions que l'on retrouvera à l'entrée de tunnel rue Letourneux ressembleront énormément à l'entrée du tunnel de l'autoroute Ville-Marie à la rue Saint-Urbain. Il y aura en plus des quatre voies de chaque côté, deux voies supplémentaires pour les entrées et sorties à partir de Pie-IX.

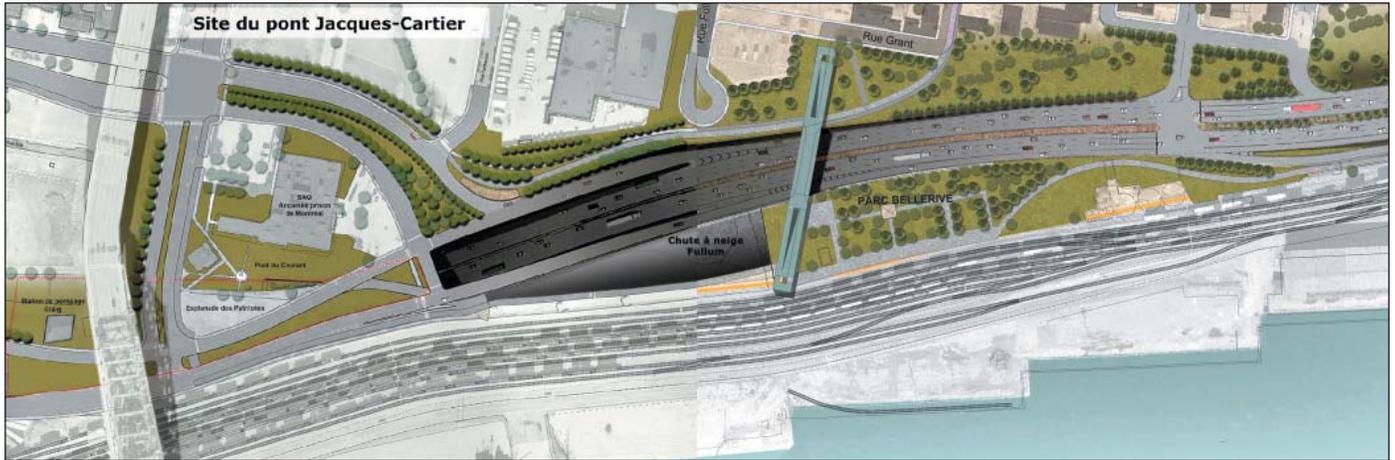
La longueur des portées exige donc l'utilisation de longues poutres de béton postcontraint, une technologie qui a quand même ses limites, et dont le spectre de l'incident du Viaduc du Souvenir nous rappellera toujours les conséquences d'une chute. On ajoutera donc des centaines de mètres de tabliers de béton au réseau québécois, et ce avant même qu'on ait résolu de s'attaquer aux nombreux viaducs mal-entretenus qui risquent à tout moment de tomber. Rappelons que dans son rapport sur l'effondrement du viaduc de la Concorde, Daniel Johnson recommandait au ministère des transport qu'une mise-à-niveau soit faite au coût de d'un demi-milliard par année pendant dix ans.

Impact d'une autoroute en tranchée sur les quartiers riverains

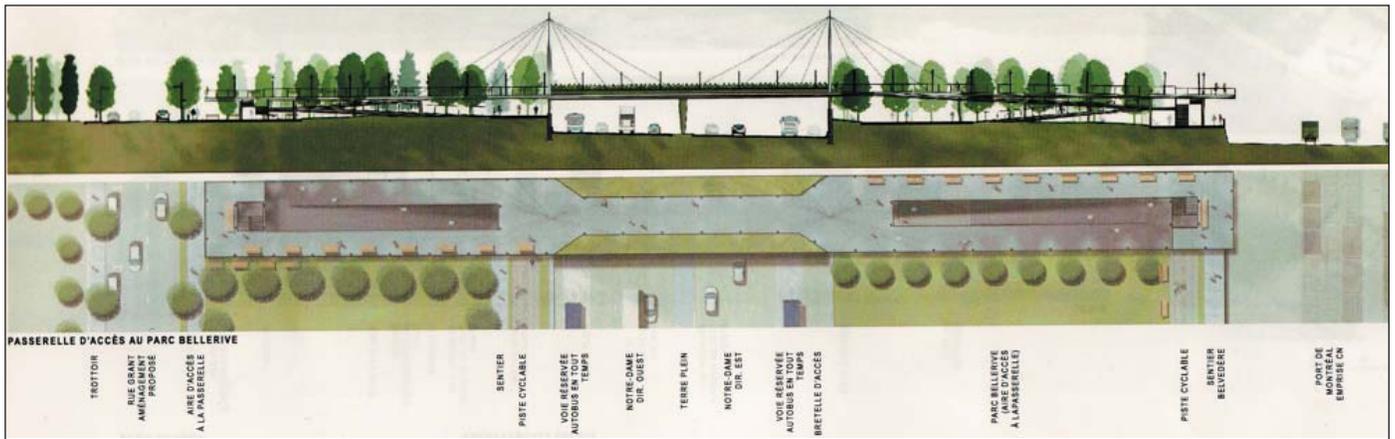
Autres aspects similaires, les parties en tranchées que l'on réalisera jusqu'à Iberville, seront exactement de la même façon qu'elles sont faites un peu en amont au cœur de la ville. On parle ici de la tranchée de l'autoroute Ville-Marie qu'on peut voir devant l'Hôtel de ville. Cet immense trou béant est bordé de chaque côté d'autres routes à large débit, soit les rues Viger et Saint-Antoine. On y a rasé des quartiers entiers pour y faire passer cette autoroute et ses voies de desserte.

Il est tout de même étonnant de constater que c'est ce tronçon que tous, à l'unanimité, sont prêts à dénoncer la laideur, qu'on veuille reproduire au sud de la maison de Radio-Canada. C'est un euphémisme de dire que Montréal a souffert de l'arrivée de cette autoroute. Les effets sur les quartiers riverains se sont manifestés progressivement, mais on peut certes affirmer qu'ils ont été désastreux pour Montréal. Certains ont été analysés en 1990 par l'architecte Melvin Charney dans son étude du faubourg Saint-Laurent. Il constatait la déstructuration progressive du quartier et l'effritement de la trame urbaine.

Est-ce qu'on pourrait imaginer des effets semblables sur les quartiers situés à l'Est? En fait, il nous est déjà possible de faire le parallèle simplement parce que les expropriations y ont déjà été faites et que le débit de la rue Notre-Dame actuelle est sensiblement de la même importance. Il semble tout à fait évident que la Ville n'a pas appris les leçons qu'elle aurait dû tirer du passage de l'A-720.



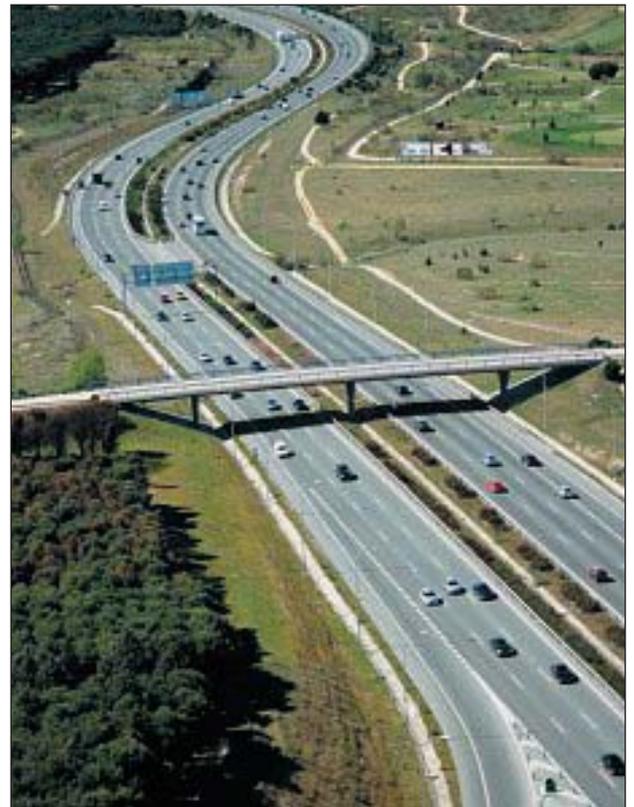
19) Fin de l'A-720 en pente progressive isolant le parc Bellefleur (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



20) L'accès au parc se fera par une passerelle pour piétons (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



21) Aucune alternative (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



22) Passerelle piétonne abandonnée (source: flickr)



Le parc Bellerive, isolé

Le parc Bellerive est le seul parc où on ait encore une relation avec le fleuve Saint-Laurent. L'été, le parc prend vie lorsque des milliers de gens le prennent d'assaut deux fois par semaine, site privilégié pour voir les feux d'artifice. Ce phénomène est si populaire qu'on a décidé de fermer la rue Notre-Dame ces soirs-là, pour permettre à plus de gens d'en profiter, et faciliter les déplacements à pied. La foule peut donc mieux être répartie sur les axes nord-sud lorsque l'événement est terminé.

Dans le projet présenté, le parc Bellerive est totalement isolé. On pense à tort qu'on pourra y garder le même achalandage par un accès sous un viaduc situé à l'Est du parc, et par une passerelle piétonne de 12 mètres de largeur. Ces passerelles piétonnes qui enjambent les autoroutes ne fonctionnent tout simplement pas. Elle ne peuvent qu'aider la perception qu'il y a là un obstacle, une barrière infranchissable. Le parc Bellerive sera alors délaissé. Les quelques téméraires qui s'y aventureront seront ceux-là même qui voudraient profiter de la tranquillité des lieux pour y faire des échanges de stupéfiants ou y réaliser quelques fantasmes sexuels.

Pied-du-courant : Comment recréer une place publique

Le secteur Pied-du-courant a une importance historique et symbolique de premier plan. C'est là que se rejoignent les rues Craig (aujourd'hui Saint-Antoine) et Sainte-Marie, devant la prison du Pied-du-courant, érigée de 1831 à 1836. Là, elles forment une place publique qui deviendra, à partir de 1923, la place des Patriotes en l'honneur de ceux qui y ont été pendus en 1839. Une autre place publique était située immédiatement à l'est, le square Parthenais.

Si les vœux des promoteurs du projet actuel d'y recréer une place publique ont été confirmés, on semble dans les faits ne pas savoir comment y arriver. Les plans et les images produits pour le

projet laissent uniquement voir une place pavée et des rues reconfigurées au dessus d'un tunnel. C'est un espace qui demeurerait sans activités, et dont les limites ne seraient pas claires. Pour qu'une place en soit une, il faut qu'on puisse clairement identifier les limites. Or s'il n'y a pas d'éléments bâtis dont on puisse se servir comme référence, des bâtiments dont les activités internes déborderaient pour venir y insuffler un peu de vie, alors cette place reste purement théorique.



23) Place des patriotes et Molson en 1900



24) Une artère congestionnée au coeur du smog de Pékin (source: cyberpresse)



25) Le boulevard René-Lévesque est un exemple de boulevard urbain moderne (source: flickr)



Un port qui s'éparpille, des quartiers centraux à la merci du camionnage

Les promoteurs de ce projet ont-ils pensé au fleuve, ou n'ont-ils pensé qu'au Port, et aux industries qu'on y retrouve? On veut permettre aux camions de traverser sans être pris dans les bouchons de circulation d'abord et avant tout. Mais est-ce qu'on s'est vraiment posé la question, à savoir si ces industries et le camionnage qu'elles génèrent, devraient y rester? Ont-ils toujours leur place dans les quartiers centraux? Le Port ne peut-il pas concentrer ses activités sans s'éparpiller sur des kilomètres? Existe-t-il des technologies qui permettraient une meilleure utilisation de l'espace consacré au vrac? Les montagnes de charbon ont laissé place à des montagnes de sel qui gisent là pendant des mois. N'a-t-on nulle part ailleurs un endroit pour les remiser? Les urbanistes de la Ville n'ont sûrement pas les mêmes réponses que les ingénieurs du Ministère. En limitant leur vision en la simple équation d'impératifs présents, et à l'emprise expropriée, ils mettent un terme aux espoirs de voir un jour ces quartiers offrir une meilleure qualité de vie.

Rétention des jeunes dans la ville centre

Les villes modernes ont vu le secteur manufacturier reculer progressivement, pour laisser la place au tertiaire comme domaine d'emploi majoritaire de ses citoyens. Montréal ne fait pas exception à la règle en ce sens. Les arguments voulant que si le Port devait se déplacer, de nombreux emplois locaux partiraient avec lui, ne tiennent pas la route : le Port n'emploie qu'une quarantaine de personnes!

La Ville de Montréal est pourtant aux prises avec un vaste problème de rétention des jeunes travailleurs. La spéculation immobilière a rendu pratiquement inaccessible l'accès à la propriété pour les jeunes familles. Les grands appartements sont rares et très dispendieux. Comme leurs salaires leur permettent encore de s'installer dans la banlieue, ils n'ont d'autres choix que de partir, s'acheter une voiture, et prendre leur place dans le réseau routier congestionné.

S'ils avaient la possibilité de s'installer dans un quartier central bien desservi par le transport en commun, ils le feraient. Mais alors, pourquoi les urbanistes de la Ville n'amènent-ils pas cette donnée dans l'équation des ingénieurs? Rien ne se perd, rien ne se crée. L'usager qui sera dans l'autobus ne sera pas sur la route s'il peut vivre plus près du centre-ville.

Opposer le développement économique au respect de l'environnement

L'argument qui revient le plus souvent lorsqu'on nous présente ce projet est celui du développement économique : il faut permettre au Port d'améliorer ses activités en augmentant l'efficacité du camionnage. La tentation est facile d'opposer les beaux principes de respect de notre environnement au développement économique, comme si, pour être réalistes, l'un des deux devait être abandonné. Ces arguments déplacent le débat de la vraie question qu'on devrait se poser: est-il possible qu'en 2008, nous utilisions des fonds publics pour faire passer une autoroute près de quartiers densément peuplés et dont la santé est déjà mise en péril par les déplacements quotidiens d'automobilistes en transit?



26) L'autoroute fermera la porte à tout développement subséquent au sud, autre qu'industriel (source: MTQ-Ville de Montréal 2007)



27) Un boulevard urbain pourrait structurer le développement d'un projet de requalification des berges (voir détails page 25)



Conclusion

Ça fera bientôt dix ans que le Ministère des Transports du Québec revient périodiquement à la charge avec son projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Quel que soit le gouvernement en place à Québec, ce projet reste une priorité. Et à chaque annonce, le projet est pratiquement le même : une autoroute.

Depuis les années 1960, les urbanistes ont compris que ce mode de transport n'a pas sa place au coeur de la ville, spécialement près des quartiers à forte densité de population. Alors que dans de nombreuses villes du monde on s'applique à les enlever, ici nous persistons à en construire de nouvelles. Et on essaie de nous faire croire que l'intégration urbaine d'une autoroute ne tient qu'à choisir entre un mur coupe-son et une butte aménagée de quatre mètres de hauteur.

Si on y mettait un peu de sérieux, on considérerait ce projet dans son ensemble, soit du coeur des quartiers que la rue Notre-Dame côtoie jusqu'à la rive du fleuve Saint-Laurent. Cela nous permettrait peut-être de nous rendre compte de l'immense potentiel de développement urbain en front de mer que nous avons entre les mains. Un boulevard urbain au lieu de créer des fractures comme le fait une autoroute, réunit et rapproche ses deux rives. C'est l'élément qu'il nous faudrait pour structurer un véritable projet intégré permettant un nouvel accès au fleuve.

En 2002, la Ville de Montréal semblait bien décidée à aller dans cette voie. Depuis, elle est devenue partenaire du projet dans la dernière récidive du MTQ. Pourquoi? Peut-être s'est-elle résignée à adopter le même programme que le MTQ: réalisation immédiate de ce projet pour offrir une alternative Est-Ouest quand viendra le temps de s'attaquer au Métropolitain, ce qui ne devrait pas tarder. Peut-être est-ce lié à un engagement auprès du promoteur du pont de l'A-25 afin de ne pas mettre en péril le premier projet de Partenariat Public-Privé au Québec? Que ce soit l'un et/ou l'autre, elle s'est rangée derrière un projet augmentant de plus de 50% la capacité routière de cet axe, allant complètement à l'encontre de son rôle premier : s'assurer de maintenir la qualité de vie de ses citoyens.

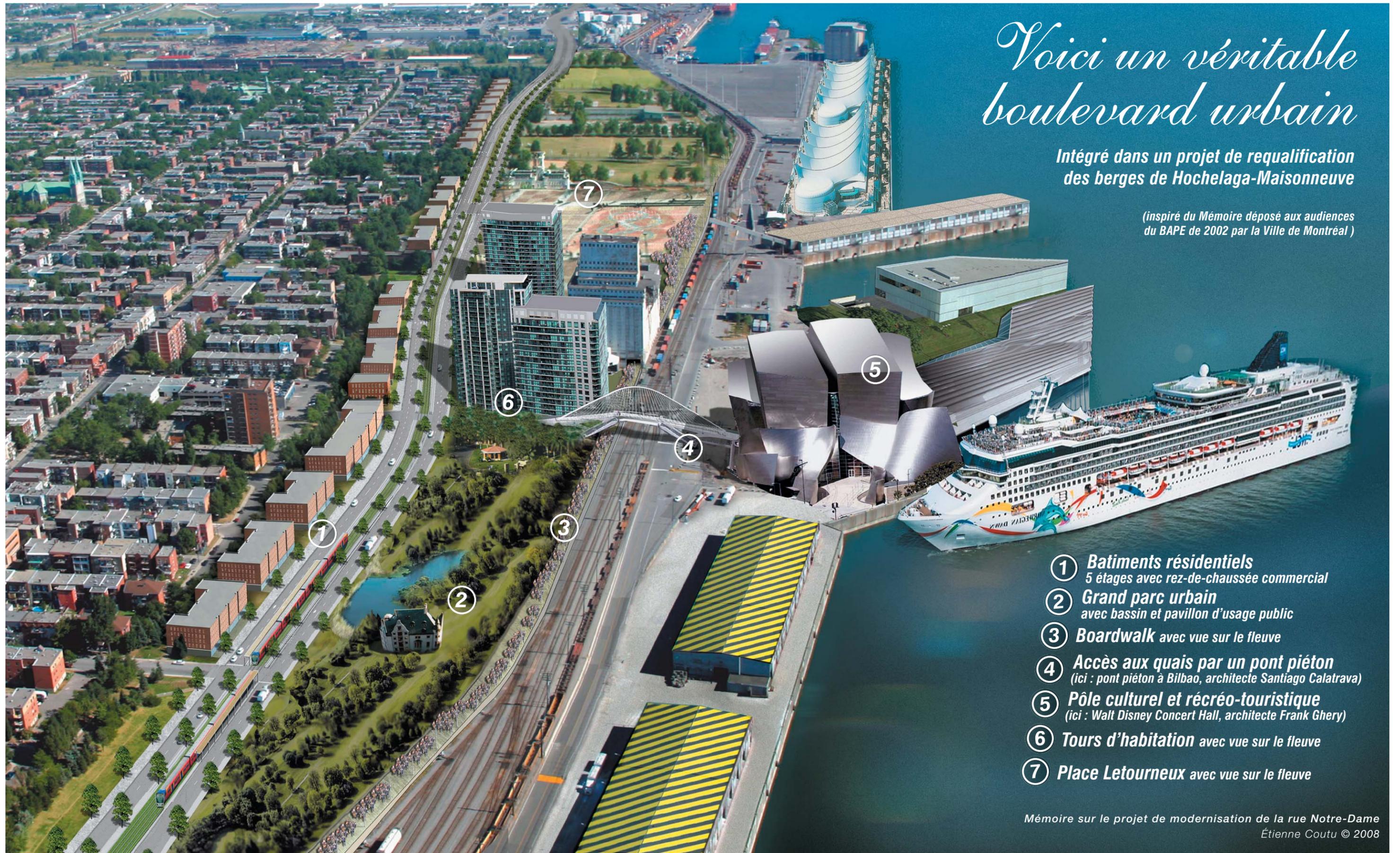
Le MTQ sait faire des autoroutes. La Ville sait faire des boulevards. Tant qu'on sera pris avec les normes du MTQ, ce projet sera une autoroute. Il est impensable qu'une rue qui porte une histoire comme la rue Notre-Dame, de l'époque du Chemin-du-Roy ou la fondation de cette ville, puisse devenir, aujourd'hui en 2008, dans un Québec dit moderne, une autoroute. Qu'on lègue donc l'emprise et les budgets à la Ville et qu'elle s'en occupe. On a assez perdu de temps et d'argent.

Vous ne trouvez pas que la plaisanterie a assez duré comme ça?

Voici un véritable boulevard urbain

Intégré dans un projet de requalification des berges de Hochelaga-Maisonneuve

(inspiré du Mémoire déposé aux audiences du BAPE de 2002 par la Ville de Montréal)



- ① **Batiments résidentiels**
5 étages avec rez-de-chaussée commercial
- ② **Grand parc urbain**
avec bassin et pavillon d'usage public
- ③ **Boardwalk** avec vue sur le fleuve
- ④ **Accès aux quais par un pont piéton**
(ici : pont piéton à Bilbao, architecte Santiago Calatrava)
- ⑤ **Pôle culturel et récréo-touristique**
(ici : Walt Disney Concert Hall, architecte Frank Gehry)
- ⑥ **Tours d'habitation** avec vue sur le fleuve
- ⑦ **Place Letourneux** avec vue sur le fleuve

Mémoire sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Étienne Coutu © 2008