

Mémoire déposé à l'organisme Convercité,
Chargé du processus de consultation publique pour le compte du Ministère des Transport du
Québec et De la Ville de Montréal

Relativement au projet de modernisation de la Rue Notre-Dame
le 30 janvier 2008

Par Louis Bourque
Étudiant en urbanisme

1. Qu'est-ce qu'un boulevard urbain?

Le Ministère de Transports du Québec et la Ville de Montréal affirment vouloir transformer la rue Notre-Dame en un «boulevard urbain». Les délibérations publiques spontanées, lors des consultations, ont soulevé le fait que la Ville de Montréal et le MTQ, d'une part et d'autre part l'assemblée, avaient des attentes, et des définitions différentes du mot «boulevard urbain»; de la réalité qu'il exprime, et suppose. Personnellement, je constate également un changement brusque de perspective sur le caractère désirable ou non de l'ouvrage de voirie proposé, selon qu'on le nomme «boulevard urbain», ou «autoroute». Il importe donc d'abord de préciser et d'explicitier ce qui se trouve derrière le terme de boulevard urbain. En commençant par des éléments de définitions lexicale, puis sur l'origine, le rôle et la forme de cette forme de voie.

Boulevard (Merlin et Choay, 3e éd. 1988):

«De l'allemand Bollwerk, ouvrage de défense, fortification (XVe siècle), ce terme signifie d'abord le terre-plein d'Un rempart, le terrain occupé par un bastion ou une courtine. Par extension, il désigne ensuite la place forte, puis la promenade ou la large voie de circulation plantée d'arbres qui, sur l'emplacement de ces anciens murs ou fortification, fait le tour d'Une ville».

Boulevard (Gauthiez, 2003: 158)

«Artère, généralement plantée d'arbres, établie théoriquement de façon concentrique autour du centre d'une agglomération, souvent à l'emplacement ou à l'extérieur d'une enceinte, ou d'un octroi. Le boulevard à redents fait alterner sur ses côté des masses bâties et des masses végétales».

Il est le lieu d'une certaine monumentalité architecturale, qui touche aussi les immeubles d'habitation. Le profil en travers (vue de face, en coupe) type du boulevard est formé d'une chaussée centrale, bordée de chaque côté d'une rangée d'arbres et de larges trottoirs. Les bâtiments riverains, à l'alignement, ont au 19e siècle une hauteur avoisinant la largeur de la voie. Le boulevard est en général une artère où circulent les transports en commun. Son établissement est souvent accompagné de la construction d'équipements et du lotissement des terrains résiduels de l'emprise de la fortification dont il prend la place».

Le concept de boulevard répond au rôle particulier tenu par une voie à l'égard de la ville et, plus particulièrement, à une façon d'intégrer la circulation au tissu urbain. Toutefois,

«Au 20e siècle (sa) fonction de la voirie primaire (de statut, portée, et ici, débit élevés), avec le développement de l'automobile, conduit à réduire les aménagements dédiés aux piétons et à la promenade, et le boulevard se transforme en voie rapide (notons aussi que les bâtiments qui le borde s'en éloignent, jusqu'à disparaître, parfois). De là est né un mouvement cherchant à promouvoir le boulevard urbain, par un retour aux qualités sociales du boulevard du 19e siècle, en particulier à celles du boulevard parisien».

Gauthiez (2003:160) indique d'ailleurs que le mot «boulevard» est utilisé pour désigner plusieurs types de voies accommodant la circulation. On rapporte que dans l'évolution des villes, Quant à la toponymie, les mots suivants sont souvent employés pour nommer la réalité urbaine plus loin décrite: boulevard, cours, rempart, rue, mail, avenue, fossé, lice, allée, promenade, place et route. On constate une dominance des rôles de sociabilité, de contenance et de desserte.

Avant de décrire le rôle urbain du boulevard, et le format du boulevard urbain, définir le concept de voie rapide peut servir de distinction utile, s'appliquant au présent projet de modernisation:

Voie rapide (Gauthiez, 2003: 156):

«Artère à chaussées généralement dédoublées selon le sens de circulation par un séparateur de voie, pouvant comporter des carrefours à niveau avec d'autres voies. Termes voisins: Autoroute urbaine. Route urbaine. Route express». On ajoute : «Elle peut être à caractéristiques autoroutières ou non. Elle n'est pas conçue pour être bordée de bâtiments (...) Sa fonction est uniquement d'assurer des déplacements plus rapides à l'intérieur d'une agglomération (...) créant des situations paysagères et urbaines peu satisfaisantes pour les riverains et parfois pour les usagers qui l'empruntent» (notons l'importance de la condamnation, comme il s'agit du seul opinion que j'ai repéré dans cette encyclopédie).

Pour dissiper toute confusion, rapportons également la définition du terme «autoroute»

Autoroute (Gauthiez, 2003:157)

«Route ouverte aux véhicules motorisés roulant à une vitesse importante, dont les chaussées, dédoublées par un séparateur de voie, comportent au moins quatre couloirs de circulation. Le trafic entre l'autoroute et la voirie ordinaire, à laquelle elle est reliée par des bretelles, se fait par l'intermédiaire d'un faible nombre d'échangeurs. Elle est interdite aux piétons et aux véhicules non motorisés».

En considérant le nombre de voies offerte, leur mode de partage, leur rayon de courbure, la fréquence des accès, les rayons de courbures, de même que le statut et le traitement des bords, le B-ND proposé s'apparente à la voie rapide, parfois à l'autoroute urbaine, et parfois au «parkway» américain. En aucun cas le type et le rôle de la voie proposée s'apparente à un boulevard, si ce n'est que par extension récente du terme, comme en attestent le boulevard Métropolitain, ou le boulevard Périphérique parisien.

À l'origine, la naissance du concept de boulevard répond au changement de vocation des fortifications périphériques aux villes. D'abord sporadique par temps de paix, où leur terre-plein sert de promenade publique, ce changement de vocation perdure lorsque les remparts sont retirés, et que des construction nouvelles s'érigent le long de la promenade. En plus de ce rôle visant à supporter des activités et le séjour, le boulevard acquiert graduellement une fonction de

desserte, à mesure que des liens se nouent avec les rues qui se trouvaient disjointes, entre l'intérieur et l'extérieur de la place forte. Le concept de boulevard ainsi né se voit exporté à travers l'Europe, en dernière moitié du 18^e siècle.

Dans un cas, le boulevard sera employé en guise de voie de contournement, d'entrée de ville ou encore, de contenance de l'urbanisation. Les boulevards marquent alors les limites de quartier, ou d'ensemble urbains de forme, de grain, ou d'époque différente. Dans le cas inverse, c'est l'intention d'extension des villes qui donne lieu à sa planification; des rues d'importance variable s'y rapportent de façon ordonnée, de concert avec le rôle des équipements qu'on y construit, et des foyers de vie sociale qu'on y loge, et bâtit.

Dans les deux cas, le boulevard acquiert une «centralité», c'est-à-dire qu'il se situe, de façon résiduelle ou projetée, au coeur de la vie économique, sociale et culturelle qui polarise le développement d'une ville. Cette vitalité assure l'intention d'investissement dans les quartiers limitrophes, tandis que le rôle des équipements, de même que la forme contraignante des foyers de vie sociale et du réseau des voies qui s'y rapportent, organisent le développement de ces quartiers. Le boulevard tient donc un rôle important dans la mise forme cohérente de la ville et de son tissu, mais aussi, comme support aux activités qui engendrent son développement.

En exposant ou en évoquant ce processus de mise en structure de la ville, Gauthiez (2003:197) met en rapport l'effet contraignant de l'inertie des constructions, le dynamisme (valeur économique) et la capacité d'affectation de sens à l'environnement (sa valeur paysagère) issus de la vie sociale. Parce qu'il assure ces trois fonctions, le boulevard exerce un rôle «structurant» sur la ville. En échange, ces valeurs portantes, mobilisatrices et paysagères offrent, lorsqu'elles sont mises en cohérence et en rapport intime, une vie de quartier riche, de même que les dispositions permettant au milieu de «se» renouveler de façon également structurée. L'importance de la «structuration urbaine», terme dont on abuse en fonction de la masse d'un projet, est bien cette capacité d'offrir une vie urbaine riche et persistante dans un cadre qui lui donne sens.

1.1 Le boulevard urbain: rôle, balises et composition d'une voie structurante

Un court document publié par le CERTU, groupe de recherche piloté par le Ministère de l'Équipement, des Transport et du Logement s'applique à définir le rôle et la forme du «boulevard urbain» (notons l'intégration des supports et des flux faite par le législateur français).

Selon le ministère, l'appellation moderne de boulevard urbain origine de l'intention de concilier vie sociale et circulation sur un même espace. Cela, à différentes échelles, en tenant compte des circulations régionales, jusqu'à la disposition des parcelles bordant la chaussée, et jouxtant ou non le quartier. On indique que le boulevard a pour vocation de structurer le développement urbain, notamment pour des déplacements par modes actifs et passifs, tout en accommodant des circulations importantes. On précise que l'implantation de transport public en site propre, ou

encore l'acheminement, en contre-allée, des circulations locales peuvent épauler la fonction conciliante du boulevard (CERTU: 1,3).

on indique également que celui-ci se prête à l'organisation d'un secteur nouveau, par un tracé fondateur, ou comme «armature pour la requalification de quartiers perturbés par la coupure d'une voirie que l'on souhaite réinsérer dans le tissu urbain. Cela, tout en indiquant que «La prise en compte, par le boulevard urbain des fonctions urbaines – habitat, activités, commerce ou loisirs – quelque soit leur importance relative, est indispensable pour garantir la richesse et la variété de la vie locale». Pratiquement, les parcelles (les terrains bâtis ou non donnant lieu à une adresse) doivent être accessibles depuis la voie, sachant que «contrairement aux grandes voiries coupées de leur environnement, comme les voies rapides urbaines (VRU), le boulevard urbain peut apporter une valeur patrimoniale aux constructions qui le longent» (CERTU: 3).

Une attention particulière doit donc être apportée aux interfaces, entre circulations lourdes et douces, entre l'étendue du domaine public et le plan du domaine privé. À cette fin, un alignement d'arbre est fréquemment employé, de même que des éléments mobiliers, mis à part la disposition des circulations actives et publics (tram, bus). À ce titre, en réponse à la Ville de Montréal qui affirmait «préserver l'avenir» des abords situés de part et d'autre des voies, le CERTU opine que «La qualité d'un espace public n'est réelle que si elle a été affirmée dès le début: le boulevard urbain peut préfigurer la ville qui se construit ou se transforme progressivement autour». Plutôt que de se déployer à au fil et selon des mesures de mitigation (butte, mur anti-bruit, chasse-poussière...), le boulevard s'offre comme matrice de composition, et «document» inspirant l'investissement et la fréquentation. Il constitue, donc dissout le concept d'intégration urbaine invoqué.

En guise de prudence invitant à définir un véritable projet urbain, notons enfin la mise en garde affichée par le CERTU:

«L'appellation de boulevard urbain n'est-elle pas utilisée parfois de façon abusive? Trop souvent, pour rendre acceptable par la population le passage d'une grande infrastructure routière en milieu urbain, l'insertion dans la ville se réduit à des actions de protection et d'accompagnement paysager aux abords de la voie. Et pourtant, des villes ont relevé le défi de faire cohabiter la vie locale avec une circulation importante sur un même espace» (CERTU: 12).

2. Comment s'expriment et sont conduites les actions gouvernementales en matière d'aménagement urbain?

Plusieurs ont été surpris par le revirement de position de la Ville de Montréal quant au concept d'aménagement proposé. Plusieurs ont accusé l'administration municipale de faire des concessions aveugles, notamment en faveur des banlieues, à l'encontre de l'intérêt des résidents du quartier. Qu'en est-il exactement? Comment interpréter les positions des acteurs, en vertu de leurs obligations? La section suivante cherche à mettre en lumière les éléments d'expertise et de planification élaborés par les autorités concernées. Devant l'impossibilité de toutes les traiter, j'ai choisi de m'attarder à trois documents: le Cadre d'aménagement et orientation Gouvernementale pour la RMR de Montréal, 2001-2021; la Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal (version résumée), et la démarche de Revitalisation urbaine intégrée, par la brochure municipale concernant le secteur Sainte-Marie mais surtout, par le biais d'un rapport d'évaluation de la RUI commandé à l'INRS, explicitant les principes et fondements «universels» de la RUI. Notons que le Cadre d'aménagement Gouvernemental émet des attentes concernant plusieurs aspects de la vie collective, dont la valorisation du patrimoine et de l'environnement que je n'ai par retenu, faute de temps.

Insistons sur le fait que ces stratégies et démarches ont valeur de contrat social. D'une part, la Ville appuie essentiellement ses objectifs sur une concertation d'acteurs privés et publics. D'autre part, les orientations et attentes contenues dans le Cadre d'aménagement Gouvernemental forme la base d'une négociation continue entre le Gouvernement et la CMM et donc, les éléments quant auxquels la CMM a l'obligation de se conformer avant d'être revus. Ce système «contractuel» prévaut également à l'endroit de la collaboration inter-ministérielle: le MTQ a l'obligation de s'y conformer.

2.1 Le rapport entre mode de transport et l'orientation de la forme urbaine: préoccupations d'ensemble

Les préoccupations gouvernementales à l'endroit du territoire de la région métropolitaine comprennent l'articulation de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. Elles soutiennent l'intention d'amoindrir les coûts liés au déploiement des infrastructures, et celle d'optimiser l'usage du sol (notamment agricole ou pourvu d'équipement). Elles soutiennent la nécessité de contenir le périmètre d'urbanisation, de consolider, de dynamiser et de valoriser les quartiers anciens, qu'ils soient pris sous l'angle de l'établissement humain, ou de leur valeurs naturelles. La nécessité d'une diversité sociale, d'une équité y sont affirmées, comme celle de soutenir la complémentarité des pôles économiques.

En admettant ses préoccupations quant aux tendances actuelles, le Gouvernement invoque d'emblée le défaut de gouvernance et de planification métropolitaines pour expliquer la dispersion et la déstructuration actuelle du tissu métropolitain, suite aux phénomènes démographiques tels fractionnement des ménages, croissance et vieillissement de la population

(Cadre: 47,48). Il invoque également les facteurs influant les choix de localisation des ménages, la valorisation des secteurs desservis ou non:

«la sécurité pour les enfants et la tranquillité sont les deux raisons principales incitant la majorité des ménages à préférer les banlieues résidentielles à la ville centrale (...）」
(Cadre: 58)

«Or, le facteur qui a le plus de conséquences sur la tranquillité et la sécurité des cadres de vie est indéniablement la circulation automobile. À cet égard, il convient de distinguer entre la circulation réalisée par les résidants et celle des non-résidants, la première tendant à être considérée comme un droit légitime, l'autre, comme un envahissement (...）」 (Cadre: 58).

«Cet état de fait contribue donc à maintenir une situation indésirable où les quartiers centraux demeurent aux prises avec une circulation automobile qu'ils ne souhaitent pas avoir et qui, par ricochet, fait persister l'image d'un environnement pollué et moins sécuritaire au centre de l'agglomération. Un changement d'approche dans le développement urbain où les services seraient concentrés et où le transport en commun serait davantage valorisé permettrait d'inverser cette situation» (Cadre: 58).

«entre 1961 et 1991, l'aire d'influence directe du métro a perdu 354 000 habitants, le tiers de sa population d'origine, pendant que le reste de la région métropolitaine voyait la sienne s'accroître de 1 373 000 habitants» (Cadre: 54).

«pour dix déplacements perdus au centre, un seul a pu être retrouvé dans les couronnes, le transport collectif n'ayant assumé que 3 % de la nouvelle demande de transports motorisés» (Cadre: 54.)

Outre cet état conjoncturel relatif à la demande, le Gouvernement admet comme indésirables les effets structurels des modèles d'aménagements offerts, qui eurent pour effet de multiplier motifs et patrons de déplacement, principalement par automobile, entre positions périphériques. Ce recours accru à la mobilité individuelle expliquant «en grande partie la congestion sur les routes» (Cadre: 51,54) et par extension, la dévalorisation, sinon la destruction continue des quartiers anciens.

En désirant inverser cette situation néfaste, tant sur les quartiers anciens que sur le dynamisme économique de la métropole, le Gouvernement identifie plusieurs orientations et mesures à mettre en oeuvre, dont la teneur et la direction diffèrent totalement du modèle d'aménagement préconisé pour la modernisation actuelle de la rue Notre-Dame. Pour rendre cet écart explicite, nous pouvons examiner les attentes donc le contenu a trait à l'aménagement des rives de la rue Notre-Dame, de même qu'à l'amont du territoire (à l'égard du centre), qu'entend desservir le maillage B-ND et A-25.

Les deux premières orientations mettent en rapport la consolidation des zones urbaines existantes, la limitation de l'urbanisation en périphérie de ces zones au secteur disposant d'infrastructures, et la réorientation des investissements étatiques sur les infrastructures et services collectifs existants (Cadre: 76). De façon concourante, mais par une visée de performance, la sixième orientation veut susciter et soutenir une forme bâtie propre à réduire l'usage de l'automobile, et à voir s'accroître l'usage du transport collectif pour le transport des personnes. Propre, également, à l'utilisation optimale du réseau routier par les déplacements marchands, et permettant d'intégrer les réseaux et systèmes de transports des personnes et des marchandises (Cadre: 91).

Ces orientations placent alors en dépendance les enjeux qui suivent; les attentes qui en découlent ont, entre elles, un rapport d'inter-causalité entre forme urbaine, choix, et gestion des modes de transport:

- *Intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire. (Cadre: 92)*
- *Développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants. (Cadre: 76)*
- *Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif (comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine. (Cadre: 76)*
- *Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine. (Cadre: 92)*
- *Améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM (région métropolitaine de recensement de Montréal), des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois. (Cadre: 92)*

Au chapitre des attentes correspondantes, celles portant sur la gestion de l'urbanisation portent spécifiquement sur la composition du tissu urbain, bâtiment et places (critères d'urbanisation), et sur la répartition des constructions et des usages (règles d'urbanisation). La réponse à ces attentes produit invariablement l'implantation de bâtiments et d'activités, relativement denses et « tournées » vers le transport collectif, le long du Boulevard Notre-Dame. La mixité attendue du tissu urbain contribue à la complexité des échanges, donc au caractère urbain du boulevard. Enfin, « métropolitain et local » invoque un développement articulant des rapports d'échelle entre l'importance métropolitaine du boulevard, et le quartier qu'il structure.

- *Orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR) et les corridors métropolitains de transport par autobus. (Cadre: 78)*

- *Consolider le tissu bâti existant à partir de critères tels que des séquences de développement favorisant l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures ou un réaménagement des territoires ayant un potentiel de redéveloppement. (Cadre: 78)*

- *Adopter des règles ou critères d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement ou au redéveloppement urbain arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif, et incitant à l'utilisation de ces infrastructures comme leviers principaux du développement urbain métropolitain et local. (Cadre: 93)*

- *Proposer des critères d'urbanisation qui assurent une mixité des fonctions et des services à la population applicables tant aux nouveaux secteurs à développer qu'aux zones urbaines existantes. (Cadre: 78)*

Les attentes gouvernementales en matière de gestion des modes de transport sont très simples. Elles s'appuient à la fois sur des initiatives d'aménagement, les compétences de financement et d'organisation de ses partenaires, et impliquent une gestion de la demande de mobilité en faveur du transport collectif:

- *Intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière en milieu résidentiel. (Cadre: 93)*

- *Adopter, dans le cadre de ses compétences en transport, des cibles d'augmentation de l'usage du transport collectif adaptées à chaque type de contexte urbain et à chaque type d'utilisateur. (Cadre: 93)*

À l'égard de la gestion de la demande, notons que, si le Gouvernement se préoccupe de l'augmentation relative et absolue des déplacements automobile, il reconnaît la possibilité de renverser cette situation, la nécessité d'y parvenir, notamment par un aménagement urbain adéquat:

«Les tendances confirment que ce mouvement à la hausse de la motorisation (individuelle) va néanmoins se poursuivre. (...) Il demeure que la motorisation accrue de la population, des femmes et des jeunes en particulier, la croissance des déplacements par automobile ainsi que la poursuite du déclin du transport collectif ne constituent aucunement des faits inéluctables». (Cadre: 53,54)

«Le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur Plan de gestion des déplacements et Plan stratégique respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est

pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile» (Cadre: 77).

2.2 Le rapport entre la conception de la forme urbaine, l'offre de transport et la performance économique: préoccupations régionales

Les motifs invoqués pour justifier et définir le projet de modernisation de la rue Notre-Dame sont en grande partie d'une teneur économique. En accord au concept d'organisation spatiale de la région métropolitaine, et à l'entendement des CLD, la rue Notre-Dame est réputée relier le centre-ville au pôle économique d'Anjou-Mercier, tout en offrant une alternative à l'autoroute métropolitaine, arbre reliant les pôles complémentaires de l'île: celui de Saint-Laurent-Dorval, du centre-ville, et celui de l'Est.

À l'égard de ces pôles et des voies qui les relient, les attentes gouvernementales visent à mieux définir, à consolider les pôles économiques selon leur vocation. Elles visent également à mieux assurer leur complémentarité suivant un modèle polycentrique (le centre étant le plus important et le plus diversifié). Parallèlement, la capacité d'attirer et de retenir le capital, de même que les coûts liés à la congestion routière et au gaspillage du sol préoccupent le gouvernement. Celui-ci met alors directement en doute une planification «automobile» des pôles d'emploi. Conséquemment, ses attentes visent à assurer la fluidité des déplacements personnels et marchands, à offrir une qualité de vie exceptionnelle, et à doter les pôles (voire les axes qui les structurent alors autant qu'il les relient), d'une diversité d'usages afin de limiter la mobilité forcée:

- *Préciser et reconnaître les six pôles économiques majeurs à caractère international (...)* (Cadre: 88)

- *Renforcer la partie centrale de l'agglomération métropolitaine en tant que coeur économique de la métropole en raison de ses caractéristiques liées à l'emploi, au commerce, au tourisme, au logement, au divertissement et à la culture.* (Cadre: 88)

- *Favoriser la mise en valeur de l'image du centre-ville de Montréal en tant que centre historique, culturel et socio-économique de la métropole.* (Cadre: 89)

- *Intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile dans la planification et la desserte des pôles économiques nouveaux ou existants.* (Cadre: 89)

- *Favoriser la concentration du développement commercial dans les secteurs desservis par le métro à Montréal et par un système efficace de transport en commun dans les autres municipalités, tout en favorisant le maintien et la revitalisation des axes d'affaires des secteurs centraux.* (Cadre: 89)

- *Assurer une mixité des fonctions dans les pôles économiques prioritaires incluant les espaces résidentiels à proximité des infrastructures majeures de transport en commun en prévoyant des critères de compatibilité entre les divers usages afin d'assurer une qualité de vie maximale. (Cadre: 89)*

Encore ici, mais à des fins économiques, le transport public, et la constitution d'un tissu urbain dense, mixte et conçu autour et en fonction de ce mode doivent être promulgués comme solution à la dilapidation des ressources et du paysage urbain. Les «caractéristiques» du centre, «liées au logement, au commerce, à la culture», de même que celle définissant le centre-ville «en tant que centre historique, culturel» comprennent très clairement l'alliance intime du paysage et de la fonction urbaine qui, dans leur cohérence historique et sociale, performant autant qu'ils rassurent (l'investisseur, la chercheuse, le visiteur). En d'autres termes, le Gouvernement semble reconnaître l'importance de la vie urbaine qui lie, notamment, les forces et les êtres qui soutiennent le dynamisme du milieu, à ceux qui y passent et peuvent y investir. Les villes évoluent d'ailleurs de cette façon.

Ici, donc, on ne saurait, à des fins économiques, implanter une voie (rapide) polluante, dangereuse (accidents et agressions), inhospitalière et inique à l'endroit du centre et des quartiers centraux de Montréal, de leurs visiteurs, et marquant leur rupture historique et paysagère.

Le concept d'organisation spatiale inclus au Cadre d'aménagement propose au centre-ville de «jouer un rôle de moteur économique dans l'arrimage» des pôles Saint-Laurent-Dorval et Anjou-Mercier (Cadre: 71). En raison des changements affectant les processus manufacturiers que le gouvernement entend préserver (importance de l'innovation, rétrécissement des cycles conception-production, etc), on ne saurait invoquer la concentration d'activités «nuisibles» dans le pôle de l'est pour limiter l'intérêt de doter l'Est de Montréal des facteurs d'investissement propre à l'économie du savoir, et concevoir la Rue Notre-Dame comme une «canalisation».

2.3 Le rapport entre la composition des milieux de vie, l'offre de transport et le développement économique: préoccupations locales

Dans le cas qui nous occupe, il importe également de relativiser la portée du concept d'organisation spatiale, et de ses éléments «pôles» et «axes», D'abord puisque toute activité, polarisée/polarisante soit-elle, se localise encore le long d'axes structurants. Mais surtout, de façon à tenir compte de l'écologie des milieux, des dynamiques plus fines qui sont à l'origine du développement économique, social et humain.

On se rapportera donc ici, plus particulièrement, à la Stratégie de développement économique de Montréal et à la démarche de Revitalisation urbaine intégrée du secteur Ville-Marie.

D'abord, la stratégie montréalaise de développement s'appuie sur des facteurs de réussite élaborés en fonction des forces de la région métropolitaine, et des valeurs mises de l'avant par les villes occidentales qui prospèrent le mieux. Les facteurs sur lesquels Montréal mise son développement économique sont le savoir, la culture, la créativité, le savoir-faire, et l'ouverture sur le monde. Or, le développement de ces facteurs nécessite un environnement qui soit fertile, c'est-à-dire favorisant la qualité, la fréquence et la complexité des échanges, dans un cadre culturellement qualifié et qualifiant, convenant aux échanges informels et au partage d'informations qualitatives, «tacites» (voir à ce sujet les travaux de Lapointe (2004) sur les conditions environnementales de l'économie du savoir) Un cadre qui, minimalement limite les nuisances, en assurant la sécurité et l'agrément des résidents et visiteurs.

Un tel environnement, il va sans dire, se trouve dans la composition d'un tissu urbain diversifié et perméable donnant sur voie agréable, ou la circulation soit pacifiée (quelle serait, à ce sujet, la différence entre la circulation et l'achalandage). Plus globalement, il se trouve dans la qualité des espaces publics, dans leur capacité de contenance et d'évocation, dans les rapports multiples qu'ils établissent entre édifices ou groupement de vocation complémentaires. Il se trouve aussi dans l'équité sociale, et la réduction des écarts sociaux.

Appréciations à ce titre un éloquent extrait de la Stratégie de développement économique:

«L'une des plus précieuses richesses de Montréal est sans nul doute la qualité de vie que la ville offre à ses résidents et à ses visiteurs (...) Cette qualité tient autant aux valeurs sociales partagées par les Montréalais (i.e. durabilité et solidarité), qu'au décor bâti et naturel qu'offre la ville, et au sentiment de sécurité qui se dégage de cette manière typique de vivre à l'européenne en Amérique du Nord. Une telle richesse doit être soigneusement protégée et entretenue, et cela est affaire d'éducation, de sensibilisation autant que d'investissements. Perdre ne serait-ce qu'une part de notre paix sociale, de la qualité de notre environnement physique ou de notre patrimoine architectural serait renoncer à ce qui distingue et avantage Montréal aux yeux du monde»(résumé: 4).

Comment, alors, se soucier de l'intégration urbaine d'une voie rapide à un quartier dévalorisé, faiblement motorisé sans se rompre l'esprit? Quel sens donner à la «fonctionnalité» de la voie et des aménagements proposés? Il s'impose plutôt d'offrir un système de transport au sein duquel la différence d'échelle de mobilité, de leur masse ne mettent pas en péril les milieux ou les liens. C'est d'abord en cela, en cette capacité de conjuguer vies, formes et flux que le tramway proposé par plusieurs intervenants m'apparaît d'une grande pertinence. Un rapport «humanisé» et performant entre forme et flux met d'ailleurs en évidence le fait que la capacité d'accès (immédiate, flexible, simple), et non l'aptitude à la mobilité, définit la justesse d'un aménagement urbain axé sur le transport.

En 2004, la ville de Montréal reconnaissait que «malgré la conjoncture économique plutôt favorable des dernières années, la pauvreté et l'exclusion sociale occupent une place encore trop importante» et que «L'une des caractéristiques de cette pauvreté est son inégale répartition

sur le territoire » (RUI-VdM: 2). Préconisant une amélioration réciproque des conditions socio-économiques des individus et du cadre de leur quartier, elle mit de l'avant sa Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (RUI). Afin de comprendre le rôle que peut jouer la composition d'une voie à l'intérieur de cette stratégie, il importe d'explicitier les fondements.

Selon les chercheurs de l'INRS, la RUI apparaît comme une action intersectorielle visant le développement social (INRS: 38). Elle vise particulièrement le rétablissement des conditions de synergie locale des activités (INRS: 23), en misant, au niveau des personnes et des organisations, sur le développement des actifs (INRS: 164). Au niveau urbain, elle mise sur l'équilibre entre avantages d'un quartier à un autre (INRS: 36,37), mais surtout entre la qualification du milieu et celle des personnes, pris en réciprocité (INRS: 165). De cette façon, la RUI «tend à situer la dynamique de transformation des quartiers visés dans l'ensemble de la dynamique urbaine» (INRS: 38).

On y définit le développement social comme: «un ensemble de processus d'amélioration des conditions de vie et des potentiels individuels et collectifs» (INRS: 24). Mis à part l'intérêt des processus, les chercheurs décrivent en quoi consiste ces potentiels, et le rôle de la rénovation urbaine dans cette amélioration des conditions:

«Les trois potentiels représentent autant de ressources fondamentales nécessaires à chacun pour assurer sa dignité en tant qu'être humain. Ce sont les conditions indispensables à une liberté réelle : la santé, l'accès aux connaissances et la sécurité économique (...)» (INRS: 24).

«la santé, l'accès aux connaissances et la sécurité économique sont les principaux déterminants : au fil du temps, les inégalités socioéconomiques se manifestant et se reproduisant sur le plan de la santé et de la littéracie. Les politiques de revitalisation urbaine veulent justement entraver cette spirale de polarisation des conditions de vie et favoriser une synergie entre ces trois potentiels en remettant en piste les individus et les quartiers pauvres» (INRS: 24).

Les interventions d'aménagement ont des effets répercutants et lents sur les conditions du développement de ces potentiels, des actifs. Des effets «endogènes», qualifiant les personnes, proviennent par exemple de la distribution des équipements sanitaires et culturels, et d'autres bénéfiques urbains comme le transport qui, lorsque abordable, les rend accessibles (INRS: 34). Inversement, l'investissement immobilier, la présence ou non de nuisances, ou les conditions de sécurité auront des effets «exogènes», exacerbant la mobilité. Ils auront, selon l'intensité de la valorisation ou de la stigmatisation, des répercussions endogènes en induisant ou non une chute des allocations (publiques notamment), une désaffectation, une démobilisation ou encore, une rupture des liens primaires, où se transmettent culture et traditions (INRS: 26, 47). Au sein de cette dynamique, la stabilité, de même que la réciprocité entre qualification du milieu et des personnes sont donc nécessaire pour éviter le glissement vers l'un où l'autre des pôles, de concentration de la pauvreté, ou de la gentrification (INRS: 29,34,161). En cela, les chercheurs affirment:

«la mixité sociale n'est valable et viable que si le quartier peut devenir, pour la plupart de ses résidents, un milieu qui offre un cadre de vie de qualité grâce à son bâti et à sa composition sociale. Un tel cadre doit offrir une diversification appropriée sur le plan générationnel et socioéconomique, des formes résidentielles et des services privés ou publics, une structure de perspectives et d'expériences intéressantes pour l'essor et le déploiement du potentiel des individus, et enfin des formes d'organisation collective propres à assurer la poursuite du développement social» (INRS: 32).

À la lumière de ces conditions d'équilibre décrivant la qualification socio-économique des quartiers, la construction d'une voie rapide apparaît inconcevable. Les répercussions d'une augmentation intense et rapide des nuisances urbaines et d'une dégradation de l'environnement urbain apparaissent très lourdes. La ville et les résidents riverains doivent redouter l'effet direct des polluants et du bruit sur leur santé, les modifications soudaines aux valeurs des propriétés, comme une possible stigmatisation accrue des quartiers limitrophes, l'affaiblissement des réseaux locaux, et la chute des investissements privés et publics ultérieurs (résultant de cette dévaluation, et de la concentration des allocations (autrement) destinées aux services urbains et à la qualification du cadre de vie, mais consacrées à l'atténuation des nuisances de la voie rapide.

Ces éclaircissements rendent aussi nécessaire de revoir la structure de l'offre de transport du projet, à la faveur d'un véritable investissement en transport collectif, notamment sur les voies commerciales des quartiers riverains.

La confrontation du présent projet aux politiques montréalaises de développement ou à la réalité du milieu montre enfin à quel point il devient urgent de concevoir le développement urbain (et son intégration au concept de développement économique sous l'angle de l'écologie, voire de la fertilité des milieux. En s'intéressant aux échanges d'information, d'énergie et de ressources au sein du milieu, en rendant compte, également, des phénomènes sociaux qui les guident, ouverts ou intimes, allant de l'éducation à la séduction (familles, investisseurs), à l'organisation collective. Et en produisant un cadre de vie qui soutienne la santé, l'accès aux connaissances et la sécurité économique des personnes.

2.4 Préoccupations en amont du corridor routier proposé: la mise en réseau et l'urbanisation de la couronne nord

Par ses préoccupations et attentes, le Gouvernement affirme notamment sa volonté de préserver le reste du sol agricole, de son intégrité et de sa qualité, ainsi que de les restituer. Il affirme sa volonté de favoriser l'exercice des activités agricoles, pour fin de préservation du territoire, et pour leur contribution économique et culturelle à la région. Ces préoccupations concernent autant les zones agricoles décrétées que les secteurs «en voie d'urbanisation». Elles proscrivent l'urbanisation de la zone agricole décrétée et autrement, réclament un mode d'urbanisation où l'agriculture et les résidences puissent cohabiter:

«Bref, les ministères et les organismes gouvernementaux demeurent fortement préoccupés par la difficulté d'assurer une cohabitation harmonieuse fonctions agricole et résidentielle, tant en zone agricole que sur la frange séparant les milieux urbains des milieux agricoles» (Cadre: 97).

Il va sans dire que la possibilité de la cohabitation souhaitée exclut totalement la généralisation d'un aménagement de banlieue traditionnelle. Les objectifs du ministère nécessitent au contraire une façon totalement différente de concevoir l'établissement humain périphérique: la préservation de la possibilité agricole, et l'établissement d'interfaces culture-nature demandent le maillage d'une urbanité et d'une ruralité véritables, extensives ou denses, et visant au dernier cas à consolider un milieu ayant un dynamisme propre. Cette complémentarité d'usage implique ici l'établissement d'un rapport collectif au sol agraire, en terme de paysage, de jeu ou par intérêt. Une dépendance plus étroite entre matières et cultures issues de la ville et de l'agriculture ne peut émerger d'une généralisation du contrôle individuel de parcelles-pavillons étendus, sur un sol improductif et sans lieux communs, où le réseau étendu de voies sert à la desserte, et non à l'échange. En ce sens, le corridor autoroutier proposé, comme axe de développement reliant l'Est de l'île Jésus au centre de Montréal ironise sur les préoccupations du gouvernement. Pourtant, celles-ci sont sans équivoque, et renvoient autant les activités, à la forme de l'urbanisation qu'à l'accès aux franges en voie d'urbanisation :

- *Mettre en place des mesures assurant une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles en concertation avec le comité consultatif agricole (Cadre: 97).*

- *Créer un cadre propice au maintien et au développement des activités agricoles en exerçant un contrôle très restrictif des usages non agricoles à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et des îlots déstructurés (Cadre: 97).*

- *Exercer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine et de l'urbanisation diffuse (Cadre: 97).*

- *Exercer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine et de l'urbanisation diffuse. À cette fin, la Communauté est invitée à (Cadre: 97):*

- *utiliser les mesures de gestion de l'urbanisation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de limiter les impacts sur le développement des activités agricoles dans les secteurs contigus et évaluer la possibilité de réduire la superficie des périmètres d'urbanisation lorsqu'elle n'est pas justifiée;*

- *contribuer à réduire la pression spéculative en milieu périurbain et préconiser des mesures favorisant la reconversion à des fins agricoles de terres actuellement inutilisées;*

- *permettre la réinclusion en zone agricole des secteurs adjacents ayant un potentiel agricole qui, en fonction du profil de croissance établi, ne pourront pas être développés au cours des 20 prochaines années et, en cas de non-réinclusion, y permettre les activités agricoles.*

Face à des attentes strictes, des municipalités comme Laval, Terrebonne et Mascouche voient la possibilité d'étendre leur développement territorial entravée. Cela, d'autant que les secteurs convoités sont contigus à des terres utilisées à des fins agricoles. Le déploiement autoroutier proposé par l'A-25 et son maillage au B-ND, reliant l'est de Laval au centre de Montréal peut donc être lu comme une mesure visant à assurer, ou à justifier le développement continu de la banlieue sur les franges agricoles, plutôt que sur le territoire actuellement desservi (À Laval, le patron de distribution des secteurs vacants est intimement lié à la maille autoroutière, et pour cause).

On peut donc douter de la justesse d'une nouvelle voie rapide. Notons que les promoteurs sèment le doute en estimant que l'urbanisation dûment planifiée de l'est de Laval et de la couronne Nord (250 000 résidents) induiraient un apport d'environ 400 véhicules par jour sur le B-ND. Ils sèment notamment le doute sur la pertinence de la capacité de la voie proposée. Comme il s'agit de «gérer le développement», et de faire du transport en commun son armature principale, le MTQ, la CMM et ses partenaires devraient considérer en priorité les possibilités offertes par la voie ferrée longeant la route 125 à travers Terrebonne, où l'AMT étudie la possibilité d'une desserte. Le moins que l'on puisse dire, devant tant d'évidence, est que le présent projet contrevient encore une fois aux règles que se sont données le Gouvernement pour baliser ses propres interventions, et justifier les obligations des organismes qui réglementent ou initient le développement des transports et de la ville.

3. Considérations diverses

Trop rapidement, et à titre d'étudiant en urbanisme, je porte certaines préoccupations et considérations que j'aimerais formuler, sans avoir eu le temps de pleinement les documenter. Les voici:

-Le coût du projet et la pertinence de son concept : Pour une évaluation initiale de 285M\$. Avec un coût actuellement estimé à 750M\$, je crois que la partie la plus pertinente du projet, d'un point de vue strictement technique, est le tronçon Souigny, où la chaussée de l'une des deux directions sera aménagée à même l'ancienne chaussée.

Concernant les coûts par déplacement, à titre comparatif, le tramway coûte environ 40M\$ du km, voitures et équipement d'entretien compris, pour une capacité d'environ 40 000 personnes/jour (Ces chiffres sont attestés par l'expérience de Toronto, qui vient d'annoncer la réalisation de 121 km de tramway urbain pour environ 240 M\$. Ici, selon le communiqué ministériel, le Gouvernement et l'AMT investiront 300M\$ pour réaliser la nouvelle ligne de train de banlieue Montréal-Lanaudière-Mascouche (51km), incluant la construction de 11 gares, pour un coût annuel de déplacement par personne se situant autour de 900\$. L'avantage économique du train devrait donc être offert en concurrence à l'automobile.

Plus globalement, on pourrait douter de la pertinence d'investir 750M\$ pour assurer 25 000 déplacements quotidiens (à l'entrée du centre) de plus que les 75 000 actuels. Ainsi, je crois que le projet cherche à répondre à une situation intenable au point de vue de la sécurité et de la congestion par un projet très lourd, par des choix similaires à ceux qui ont amené la situation actuelle, au moment où l'économie du transport nous indique l'inefficacité d'une solution routière unique, et où d'autres villes réussissent à conjurer des problèmes similaires par un transport public peu coûteux, sûr et agréable.

-Ce que l'on ne pourra pas réaliser en matière de parc, d'équipement collectif ou d'amélioration au cadre de vie. Vu l'importance des ressources consacrées (la Ville, seule, investira 125M\$) à agrémenter un espace où des nuisances lourdes seront générées. Les berges sont en principe un lieu d'une grande valeur. Mais on doit plutôt se demander: Qui ira dîner, et faire des sports aérobiques au square viger?

-La surcapacité du projet proposé: à titre indicatif, si le MTQ admet une fréquentation (par direction) de la voie réservée par 40 bus à l'heure, et propose de réserver l'une des trois voies restantes au covoiturage et au taxi, quelle est la nécessité de produire 4 voies par direction?

-Le fait suivant: des voies réservées ne sont pas un investissement en transport collectif; ce sont une convention à leur endroit. Le transport collectif exprime son plein rendement lorsqu'il est mis en lien intime au milieu de vie, en site propre ou en voirie locale. Car il civilise une circulation lourde. Un réel investissement en transport collectif, c'est l'achat de matériel roulant, ou la construction d'équipement d'entretien. L'histoire récente du transport collectif montréalais montre d'ailleurs le caractère aléatoire des voies réservées.

-Le fait que l'on ne prévoit pas, au plan de transport de la Ville, la réalisation immédiate de l'axe de tramway «Henri-Bourassa-Pie9-Notre-Dame». À la lumière de ceci: H-Bourassa est le plus important corridor de transport collectif à Montréal. Pie9 étant le troisième, avec 41 000 usagers comparativement à 43 000 pour l'avenue du Parc, qui rassemble toutes les ambitions. Que dire du tram prévu sur les berges du Canal Lachine, de faible densité, de vocation industrielle que l'on souhaite préserver, et surtout, bordé d'une falaise.

Plus globalement, je trouve inacceptable que l'on achemine le transport collectif au cœur de quartiers de bungalows, vers des populations fortement motorisées (SLR-Brossard; Métro-Laval), alors qu'on achemine un lien autoroutier (A-25+B-ND) vers des secteurs encore non-urbanisés (agricoles), depuis les quartiers les moins motorisés de la région. D'un point de vue de l'aménagement ceci est un non-sens, une aberration d'un niveau tel que certains pourraient y percevoir de l'ingénierie sociale. En se rappelant les premiers jours de la rénovation urbaine, où la destruction de milieux de vie, (en lien intime au passage d'une autoroute), permettait de contrôler l'organisation et le «moral» des populations.

-Le contrôle de la circulation locale au coeur des quartiers riverains: je ne peux m'empêcher de concevoir cet enjeu en parallèle aux efforts mis en place par les sociétés de revitalisation commerciales pour attirer un achalandage. En me demandant, notamment, quelle est la différence entre la circulation de transit et l'achalandage. Il en existe certainement une. Comme toute circulation possède une composante de transit», Je ne crois pas qu'il faille soutirer la circulation des quartiers mais d'abord la pacifier, en changer la nature et le motif. En s'assurant d'offrir des options. (ici, c'est l'écart entre les investissements au coeur des quartiers, et sur le Boulevard, qui donne lieu à un projet unique). En ce sens, je m'attends à une bien meilleure répartition des investissements, entre Notre-Dame et le coeur des quartiers, et leurs voies commerciales. L'amélioration du transport public local et régional, et des mesures fines visant à croiser ces échelles à proximité des rues commerciales doivent être envisagées.

Avec le présent projet, je redoute la conséquence, sur la structure urbaine et la viabilité commerciale, de canaliser la circulation au sud, via les principales collectrices Nord-Sud. Je crois que nous assisterons à un déplacement de certains commerces, à un «mytage» du tissu résidentiel sur les voies nord-sud, et à une détérioration accélérée du tissu urbain mixte des voies est-ouest.

-À ces égards, je me demande comment expliquer le fait que le MTQ n'ait pas envisagé de changement de part modale, de l'auto vers le transport public, avant ou pendant la réalisation du projet. Qu'il n'ait pas effectué d'études comparatives (coûts et bénéfices) de différents modes de transport, sous prétexte «qu'il s'agit d'un projet routier».

-Les résultats d'études dont le défaut était le plus flagrant en consultation, concernaient les effets sur la santé. Ces effets sont une de mes principales préoccupations. On pourrait croire que les concepteurs du projet ignorent la majeure partie des conséquences de leurs actes sur la santé des populations, tellement leurs choix s'écartent des dispositions préconisées par les autorités sanitaires. J'ai donc fait la lecture du Rapport annuel de la Direction de la Santé publique de Montréal, portant sur les transports urbains. J'en rapporte en annexe les éléments que je trouve les plus convaincants (et surtout pas les plus pertinents sur le plan scientifique, ce que je ne saurais évaluer). Tous les éléments rapportés sont des citations, à l'exception des rares insertions entre parenthèses destinées à situer les éléments cités.

Je vous remercie.