

Montréal d'hier à demain

*Déclasser le corridor autoroutier Sud de Montréal pour
faire enfin entrer notre ville dans le XXI^e siècle*



Mémoire de Projet Montréal relatif au
projet de reconstruction de l'échangeur Turcot

Présenté devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

17 juin 2009

Montréal d'hier à demain

Rien n'a plus de conséquences sur le développement d'une ville que les choix faits au niveau des infrastructures de transport. Dites dans quelles infrastructures de transport vous prévoyez investir et l'on saura quelle ville vous érigerez. Réciproquement, dites quelle ville vous souhaitez ériger et l'on saura dans quelles infrastructures de transport il vous faudra investir.

Montréal d'hier

Montréal a déjà connu deux véritables *révolutions* en matière d'infrastructures de transport et de développement urbain.

De sa fondation à la fin du XIX^e siècle, durant 250 ans donc, Montréal, comme toute autre ville du monde, fut une ville de la marche et des transports attelés. Une telle ville doit être compacte et dense, en plus que ses diverses fonctions doivent être imbriquées les unes dans les autres, incluant la fonction industrielle, de façon à diminuer les distances à franchir.

Puis vint le tramway électrique, à partir de 1892. Cette nouvelle technologie de transport fit éclater la ville, créant pratiquement tous les quartiers anciens de Montréal tels qu'on les connaît encore aujourd'hui : le Plateau, Rosemont, Villeray, Côte-des-Neiges, Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Verdun, et autres. Pour mesurer l'ampleur des changements qu'apporta le tramway à Montréal, il suffit de dire qu'en 1907, quinze ans donc après l'introduction du tramway, on comptait à Montréal 350 km de voies, sur lesquelles circulaient 1 500 voitures tramway, lesquelles ont transporté 140 millions de voyageurs durant cette année 1907. Le tramway permit de sortir les usines polluantes du tissu résidentiel en les érigeant aux frontières des nouveaux quartiers : Mile-End, Angus, et autres. Seuls les travailleurs utilisaient le tramway sur une base quotidienne, le reste de la famille continuant de vivre à l'ère de la marche. C'est pourquoi tous les quartiers érigés entre 1890 et 1950 sont demeurés compacts, denses et plurifonctionnels : les enfants se rendaient à pied à l'école; on allait magasiner à pied sur la rue commerciale, toute la famille se rendait à pied à l'église, et ainsi de suite.

La seconde révolution fut celle de l'automobile, à partir du milieu des années 1950. L'auto fit exploser la ville dans toutes les directions, à une échelle que l'on n'aurait pu imaginer. L'auto permit aussi d'opérer une partition sévère de l'espace urbanisé : l'habitation ici, les commerces ailleurs, réunis en centres d'achats entourés de milliers d'espaces de stationnement, le plus souvent au croisement de deux autoroutes, les lieux d'emploi à un troisième endroit, qu'il s'agisse des espaces à bureau concentrés au centre-ville ou des usines désormais concentrées dans de vastes parcs industriels, eux aussi aisément accessibles via le réseau autoroutier.

Deux conditions essentielles ont permis cette révolution de l'automobile et de la ville de l'automobile. La première était que le pétrole soit abondant et à bon marché, condition qui fut satisfaite jusqu'à récemment. La seconde était que les autorités publiques consentent à ériger de vastes réseaux autoroutiers. C'est ce qui fut fait d'abord aux États-Unis, à l'initiative du président Eisenhower. Les autorités politiques du Québec ont suivi, avec quelques années de retard.

Il est important de comprendre que les réseaux autoroutiers n'ont pas été construits d'abord pour

faire face à la demande, puisqu'au tournant des années 1960, on ne comptait toujours que 300 autos pour 1 000 habitants aux États-Unis, contre moins de 200 au Québec. Aux États-Unis comme ici, ou comme plus récemment en Chine, les autorités publiques commencent par construire des autoroutes allant de nulle part à nulle part, en passant par nulle part. Un bon exemple est le quadrillage autoroutier de l'île de Laval à partir du tournant des années 1960, quand cette île, au recensement de 1956, ne comptait toujours que 73 000 habitants. La fonction de la première génération d'infrastructures autoroutières est en fait d'inciter la population à se motoriser et à adopter le mode de vie banlieusard. Pourquoi ? Parce que ce mode de vie est extraordinairement consommateur de ressources et, de ce fait, générateur d'une croissance économique que l'on voudrait sans fin. Ce n'est qu'ensuite, quand on constate que le réseau autoroutier initial ne suffit plus à la tâche, que l'on évoque la congestion pour justifier de nouveaux investissements autoroutiers.

Jusqu'à tout récemment, cette stratégie de développement a bien fonctionné. C'est ainsi que le taux de motorisation a pu atteindre 810 véhicules pour 1 000 habitants aux États-Unis, tout près de 600 au Québec, 525 dans la grande région montréalaise (chiffres de 2007).

Montréal de demain

Il y a un an, le baril de pétrole brisait la marque des 150 \$ sur les marchés internationaux. Cela a puissamment contribué à provoquer la crise sociale et économique à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés. Et à mettre à genoux celle que, il y a quelques années à peine, l'on considérait encore comme la toute puissante industrie américaine de l'automobile. Dès que la crise tendra à se résorber, c'est la barre des 200 \$ que franchira le baril de pétrole.

Qu'on l'accepte ou non, la planète est engagée dans la sortie de l'ère du pétrole. Simultanément, nous avons pris conscience des risques que les changements climatiques font courir à l'humanité, purs produits du modèle de croissance infinie mis en œuvre depuis le milieu des années 1950.

Nous ne pouvons plus continuer de développer notre région métropolitaine comme nous l'avons fait ces cinquante dernières années. Nous ne pouvons plus consommer l'espace jusqu'au piedmont des Laurentides dans une direction, au-delà de la rivière Richelieu dans la direction opposée, dilapidant au passage notre patrimoine agricole. Nous ne pouvons plus assister béatement à la croissance du parc automobile de la région métropolitaine à raison de 50 000 véhicules supplémentaires par année. Nous ne pouvons plus ignorer le prix économique qu'il en résulterait pour le Québec, qui ne produit ni automobiles, ni pétrole.

Qu'est-ce à dire ? Tout simplement que le monde doit changer et va changer au cours des dix, vingt ou trente prochaines années.

Depuis Kyoto, il y a près de quinze ans déjà, l'Europe a beaucoup changé. Depuis tout juste 150 jours, les États-Unis se sont à leur tour engagés dans un virage salutaire, sous la direction du président Obama. La Chine a fait part de son intention d'être la première à avoir électrifié ses transports, tous ses transports. Finalement, serions-nous les seuls à refuser de changer ?

Déclasser Turcot et l'ensemble du corridor autoroutier Sud de Montréal

Voilà qui nous amène à l'échangeur Turcot. Pour Montréal, celui-ci est sans conteste le geste le plus spectaculaire qui ait été posé en accord avec la conception de la modernité et du progrès qui prévalait il y a 50 ans.

Turcot ne vient pas seul. Il constitue l'une des deux extrémités du corridor autoroutier Sud de Montréal qui, de l'autoroute Décarie au tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, s'étend sur 14,5 km de distance. Le grand rêve des années 1950 fut de porter la capacité de ce corridor à 150 000 véhicules par jour, sur toute sa longueur.

On a tellement tergiversé durant les 50 dernières années qu'à l'une de ses extrémités, ce corridor autoroutier tombe en morceaux, alors que le tronçon opposé ne fut jamais réalisé, laissant la rue Notre-Dame Est dans un état à la fois dangereux et honteux. Qu'à cela ne tienne, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal annoncent aujourd'hui leur intention d'investir quatre milliards d'argent public pour enfin concrétiser ce rêve d'une autre époque.

Rien ne sert d'amener plus de voitures au centre-ville de Montréal si l'on n'a nulle part où les stationner. Cohérente, la Ville de Montréal y a autorisé depuis trois ans la construction de 25 000 espaces de stationnement: 2 050 sous le nouveau CHUM, 7 400 à Griffintown, 1 600 à la Gare Viger, 3 500 sur le site de Radio-Canada, et ainsi de suite. Ces 25 000 espaces ajoutent un milliard de dollars à la facture, laquelle passe donc à cinq milliards.

Notre propos n'est pas de discuter tel ou tel autre détail des projets proposés pour Turcot, Bonaventure ou Notre-Dame Est. **Ce que nous demandons au BAPE, c'est de recommander le déclassement pur et simple de l'ensemble de ce corridor autoroutier.**

La Fiche 1, produite ci-après, montre qu'il y aurait une autre façon de transporter 150 000 personnes par jour tout au long de ce corridor. Il s'agirait de miser résolument sur les transports collectifs de haut niveau, Nouveau Tramway, Tram-Train et corridors bus en site propre. Bien sûr, nous nous limitons ici à une esquisse sommaire. Mais au stade actuel, ce n'est pas tant une solution que nous voulons proposer qu'une façon différente de concevoir la mobilité des personnes et des marchandises à Montréal.

Concluons que le concept proposé coûterait sans doute moins de cinq milliards de dollars à mettre en œuvre. Agissant comme désincitatif à la croissance du parc automobile, il permettrait en outre aux ménages montréalais d'épargner 10 000 \$ par an pour chaque automobile qu'ils n'achèteraient pas. Sous l'angle de l'économie, et plus encore de la nouvelle économie à construire en ces temps difficiles, c'est indéniablement là la seule approche raisonnable pour Montréal et pour le Québec.

D'autres l'ont fait

La voie de développement proposée n'est ni extravagante ni purement théorique, comme le prouvent les trois autres fiches ci-annexées portant sur San Francisco, Portland et Séoul.

La population de San Francisco s'est dès 1959 opposée au plan de développement autoroutier promu par le gouvernement fédéral américain. Elle a pu bloquer la construction de l'Embarcadero Freeway, mais pas avant que la section séparant le centre-ville de la magnifique

baie de San Francisco n'ait été érigée. À toute chose malheur est bon : le tremblement de terre de 1989 a procuré l'occasion de compléter la démolition de ce segment autoroutier, qui fut remplacé par un magnifique boulevard riverain (fiche 2).

À Portland, c'est en 1974 que les autorités locales ont dit non au gouvernement fédéral. Après d'âpres négociations, elles obtinrent que les fonds prévus pour la construction de la MT Hood Freeway soient plutôt utilisés pour construire un réseau Light Rail Transit, ancêtre des Nouveaux Tramways et Trams-Trains actuels. Dans les années qui suivirent, l'autoroute qui séparait le centre-ville de la rivière Willamette fut elle aussi remplacée par un boulevard riverain. L'adoption au tournant des années 1980 d'une réglementation fixant des limites strictes au périmètre d'urbanisation a fini par faire de Portland une véritable icône du développement urbain durable en Amérique du Nord. De fait, elle est aujourd'hui la seule métropole nord-américaine qui ait rencontré son objectif Kyoto, incluant dans le secteur des transports, et ce, tout en ayant accueilli 300 000 habitants de plus ces vingt dernières années (fiche 3).

Le troisième exemple, celui de Séoul, est assurément le plus spectaculaire. On parle ici d'une méga ville de 25 millions d'habitants ayant atteint un niveau de développement économique semblable au nôtre. Lors de l'élection de 2002, le candidat à la mairie Lee Myung Bak, ancien président de la société Hyundai, a pris un engagement frôlant la folie, à nos yeux : s'il était élu, il démolirait l'autoroute Cheonggyecheon, la seule pénétrant au cœur du centre des affaires, et recreuserait la rivière qui coulait là jusqu'à la fin des années 1960. Élu en novembre 2002, le nouveau maire lançait les travaux dès le printemps 2003... sans qu'aucune étude sur l'impact transport de cette décision n'ait été réalisée. Trois ans plus tard, en novembre 2006, la population séouloise inaugurait ce qui est désormais le plus beau et le plus long parc urbain d'Asie. Pour ce qui est des impacts transport, il n'y en eut pratiquement aucun, ce qui constitue la preuve la plus convaincante à ce jour que si l'investissement dans les autoroutes *induit* un trafic supplémentaire, la démolition d'une autoroute la *désinduit*, ou fait *s'évaporer*. Quant au sort que la population a réservé au maire Bak pour son geste on ne peut plus osé, il est des plus enviables : en décembre 2007, Lee Myung Bak était élu président de la république de Corée du Sud.

La croisée des chemins

Que ce soit à San Francisco, à Portland ou à Séoul, le moment le plus important dans la vie d'une grande agglomération est celui où, pour la première fois, les autorités publiques et la population unissent leurs forces pour dire non à un projet autoroutier, pour plutôt engager leur ville dans une autre direction de développement.

Avec les quatre milliards prévus pour reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal, plus un milliard en espaces de stationnement au centre-ville, le MTQ, la Ville de Montréal, la population montréalaise et celle du Québec tout entier se trouvent aujourd'hui à une croisée des chemins. Quelle qu'elle soit, la décision qui sera prise prochainement engagera l'avenir de Montréal et du Québec pour les 50 prochaines années.

Notre souhait est que le BAPE indique clairement que l'heure est venue pour nous de tourner le dos aux années 1950 et de nous engager avec détermination dans le XXI^e siècle.

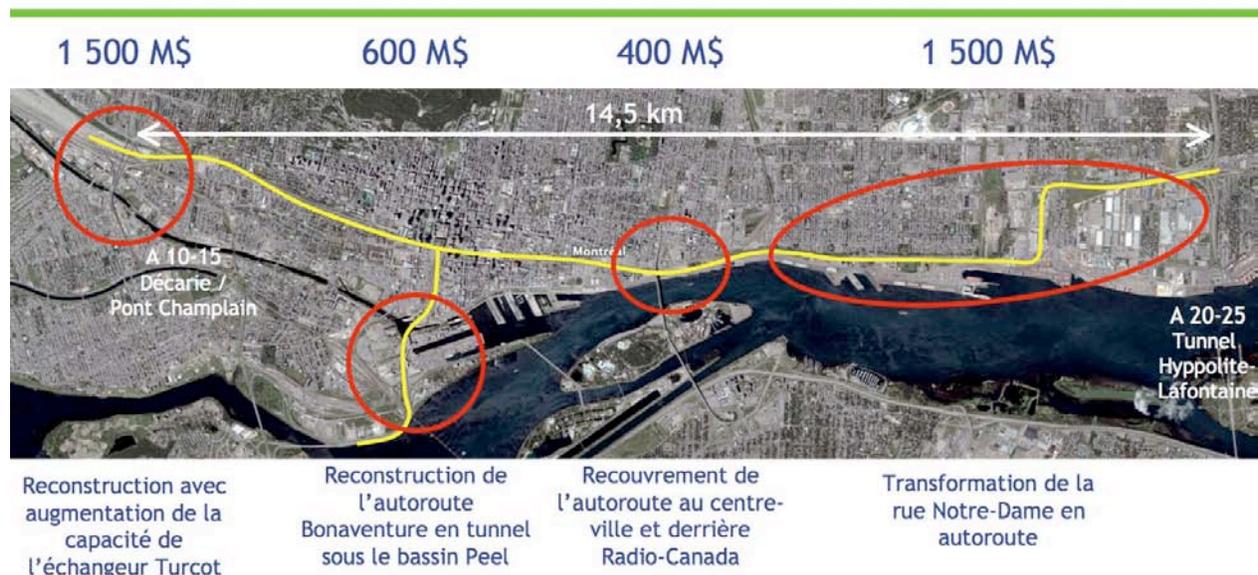
Fiche 1 : Un boulevard urbain, plutôt qu'une autoroute

Le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal entendent reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal. Ce corridor se déploie sur une longueur de 14,5 km, de l'autoroute Décarie au tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine. En considérant les quatre composantes de ce grand projet, l'investissement estimé atteindra 4 milliards de dollars.

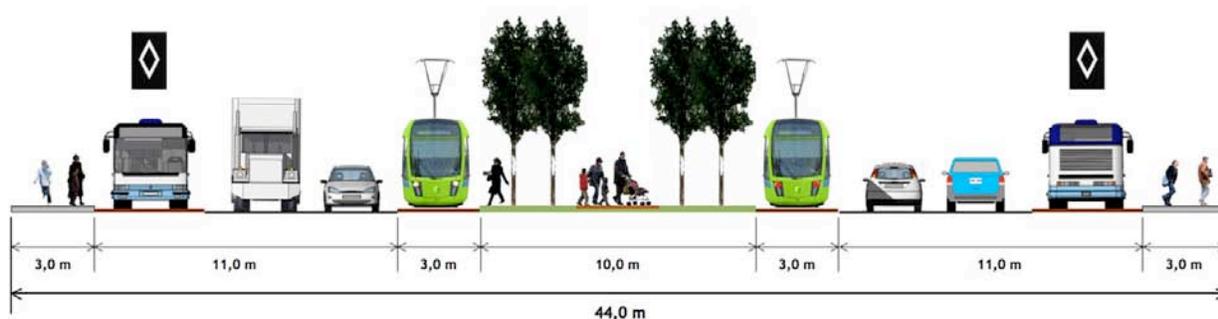
Projet Montréal propose de déclasser ce corridor autoroutier et, avec cette même somme, de construire un véritable boulevard urbain à forte capacité de transports collectif de haut niveau.

Le grand projet MTQ-Ville de Montréal : reconstruire et compléter le corridor autoroutier Sud de Montréal, au coût de **4 milliards de dollars**

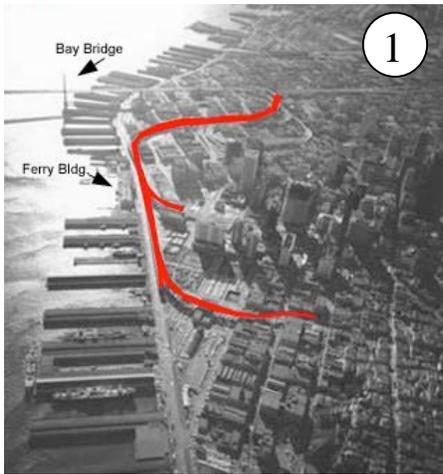
(la capacité serait portée à 150 000 véhicules par jour sur toute la longueur du corridor)



Concept alternatif du boulevard urbain à forte capacité de transports collectifs de haut niveau



	Actuel projet Ville-MTQ	Proposition Projet Montréal
Déplacements par transport collectif	25 000	115 000
Déplacements par automobile (en plus de 10 000 camions)	150 000	60 000
Capacité totale du corridor de transport	175 000	175 000

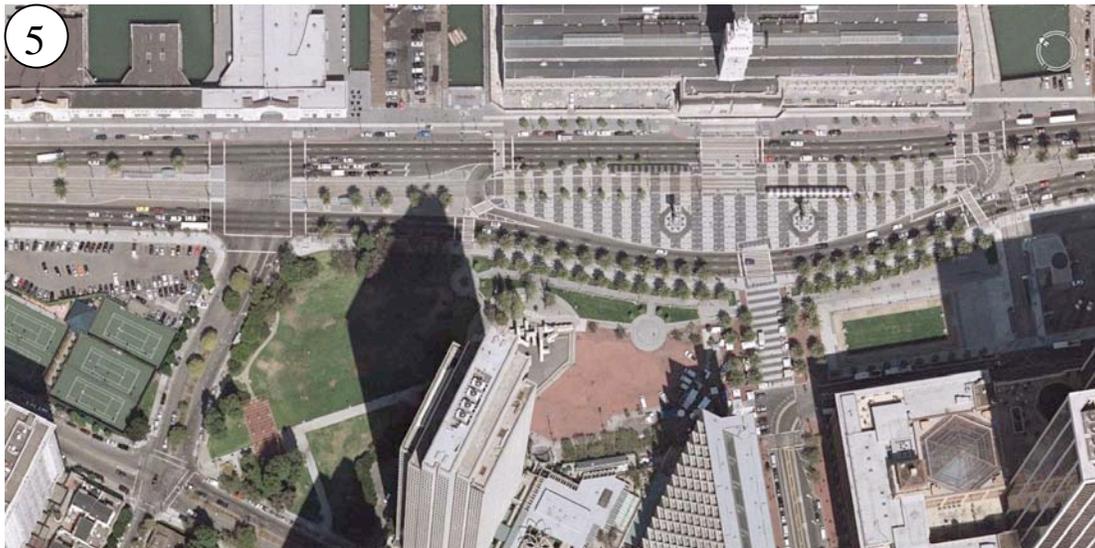
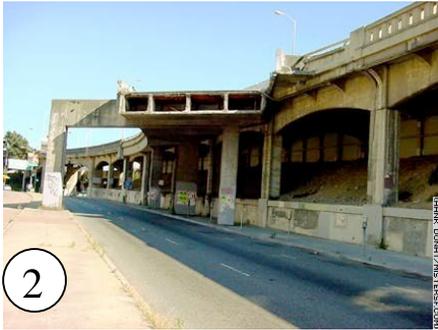


Fiche 2 : L'exemple de San Francisco

Dès 1959, la population de San Francisco était parvenue à bloquer le projet de l'Embarcadero Freeway (photos 1 et 2). Mais pas avant, malheureusement, que la section coupant le centre-ville de la baie n'ait été construite (photo 3).

Le tremblement de terre de 1989 fit s'écrouler cette horrible autoroute, dont on compléta la démolition (photos 3 et 4).

Aujourd'hui, l'autoroute a été remplacée par un magnifique boulevard urbain, comportant en son centre un corridor tramway (photos 5 à 7).

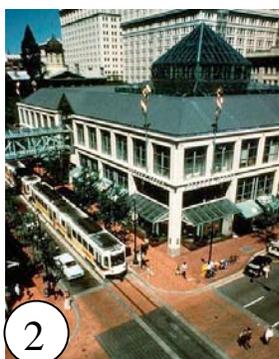
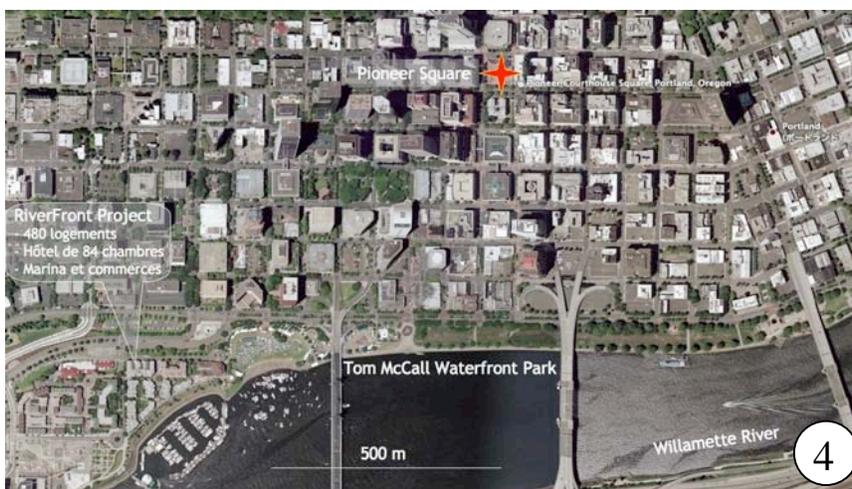
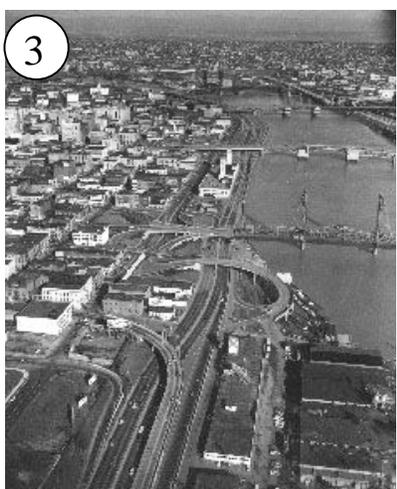
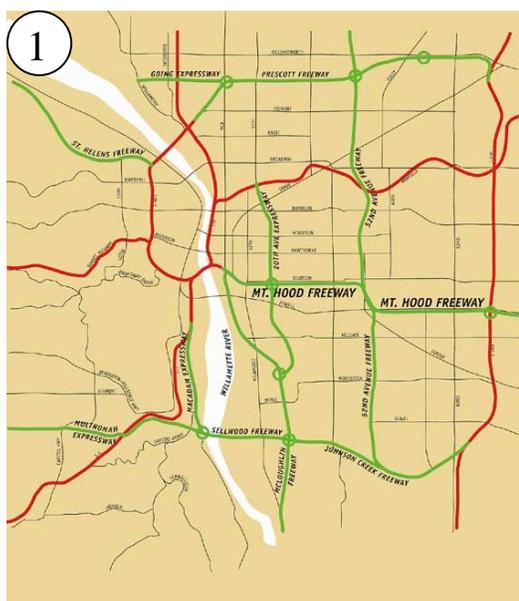


Fiche 3 : L'exemple de Portland, Oregon

À la fin des années 1950, le gouvernement fédéral américain prépara un vaste plan autoroutier pour Portland (photo 1 : les sections en rouge furent construites, mais pas les vertes). En 1974, il offrit aux autorités de Portland de construire à ses frais la MT Hood Freeway.

Celles-ci refusèrent et obtinrent que les fonds prévus pour ce projet soient plutôt utilisés pour construire un réseau Light Rail Transit (photo 2). L'autoroute riveraine Harbour Drive fut ensuite remplacée par un boulevard urbain (photo 4).

Un réseau de Street Cars fut récemment implanté au centre-ville (photo 5). Quant au stationnement à étages qui devait occuper le dernier grand îlot vacant du centre-ville, il devint plutôt une grande place publique, Pioneer Square (photo 6).



Portland est aujourd'hui la seule ville nord-américaine qui fait mieux que son objectif Kyoto, incluant en transport.

Fiche 4 : L'exemple de Séoul

Depuis le début des années 1970, la rivière Cheonggyecheon avait été comblée et remplacée par une autoroute surélevée, dont l'achalandage était de 160 000 véhicules par jour.

Lors de la campagne électorale de 2002, le candidat à la mairie Lee Myung Bak, ancien président de Hyundai, s'est engagé à détruire l'autoroute et à restaurer la rivière initiale, créant un parc long de 8,3 km. Le candidat maire s'est aussi engagé à réduire de 50 % la circulation automobile à Séoul.

Les travaux ont été lancés en juillet 2003. Le nouveau parc linéaire fut inauguré trois ans plus tard, en novembre 2006. Le tout a coûté 380 M\$ US.

Au contraire d'avoir été sanctionné par la population pour un geste aussi osé, Lee Myung Bak, le 19 décembre 2007, a été élu président de la république de Corée du Sud!

