

Louis Bourque,  
Bacc, Urb.

### **Intégration urbaine**

La question de l'intégration urbaine est cruciale dans la mesure où là repose la conception qu'aurait le promoteur du milieu dans lequel il intervient, c'est-à-dire la ville. Elle importe également puisque, le promoteur prévoit inclure aux voies rapides des fonctions (transport public et actif, jardins) qui ne portent fruit qu'au sein des milieux de vie, en favorisant leur densité, leur complexité, leur civilité et leur agrément. Au delà des impacts minant directement les populations, la possibilité de l'intégration urbaine, de même qu'une grande partie des impacts du projet tient à la nature même de la ville, et de la qualité d'urbanité.

La ville doit être conçue comme un lieu d'échange, de réciprocité et de construction de la société, de la civilisation. C'est-à-dire de transmission et de reproduction du savoir-être, du savoir-faire et de normes sur un territoire où la communauté d'intérêt, de même que l'appartenance culturelle des groupes favorisent leur cohésion, et impose la négociation de ces attributs. Dans le même ordre, la ville apparaît comme lieu d'agencement de la culture et de la technique. En ce sens, elle se démarque de la ruralité, et produit la civilisation.

La possibilité de cette négociation, et de cet agencement paraît essentielle à la fécondité de la collectivité, à sa créativité et à la traduction de ses mobiles en œuvres assurant sa durée par leur caractère à la fois signifiant et soutenant. C'est au sens capital de cette possibilité que font systématiquement référence les Plans et Stratégies de développement économique de la CMM et de la VdM. Au contraire, l'impossibilité de cette négociation et de cet agencement cristallise les groupes sur leur positions foncières. On trouve ici, sans doute, une distinction fondamentale entre les sociétés d'économies dites développées, et les sociétés aux économies sous-développées fondées sur la propriété et la revendication du sol.

Cette négociation et cet agencement nécessite la coexistence des activités et des flux, et s'effectuent aux frontières; celle de l'intimité (habits), celles de la

publicité (seuil du domicile, voies publiques), et celle de la communauté (divisions paysagères et fonctionnelles de la ville).

Puisque les dernières nous intéressent à premier titre, et puisque le Sud-Ouest de l'île est largement structuré par les frontières sur lesquelles se sont assises les structures du MTQ, relevons le rôle joué par les frontières persistantes et communes de la ville industrielle: le canal Lachine, de L'Aqueduc et leurs voies de service, de même que les voies ferrées. Comme rives habitables, comme lieu de démonstration (flux) et d'œuvre (activités), elles mobilisaient les rivalités, et assuraient la reproduction de la société et du milieu. Elle étaient le «centre-ville» de la ville industrielle, pour reprendre les termes de Jean Décarie.

Dans la ville et l'économie «post-industrielles» que nous constatons et revendiquons, la propriété qualifiante, d'un point de vue social, culturel et sanitaire de ces frontières actuellement devenues inertes, devient l'enjeu d'intégration urbaine le plus important. Cela, compte tenu du développement du pluralisme culturel, et de l'arrêt de la polarisation des intérêts économiques qui caractérisent le post-modernisme... Tant d'un point de vue spatial (industrie, lieux de culte et d'expression citoyenne) que social (mouvements sociaux, solidarité sociale). Dans un fonctionnement socio-économique fondé sur la capacité d'articulation spontanée, de mobilisation et de prise en charge à fine échelle (individuelle bien souvent), mais où les collectivités sont positionnées comme des entreprises, le rôle actif des frontières est déterminant du fonctionnement optimal de la collectivité. Notons que nombre, la consistance et le degré d'habitabilité de ces frontières définissent à la fois complexité, la perméabilité et la densité du milieu urbain et participent, avec la propriété culturellement qualifiante du milieu, aux qualités de l'urbanité et des échanges urbains. Dans un tel contexte, convenons que la finesse avec laquelle activités et flux se trouvent intégrés, sans s'annihiler forme une nécessité incontournable dans la planification de la ville actuelle.

Or, il importe ici de mettre en cause la capacité de la voie rapide à créer des liaisons, du moins des liaisons proprement urbaines. De même qu'il importe certainement de mettre en cause la capacité des voies rapides d'assurer la négociation socio-culturelle et capitale des groupes, d'assurer la médiatisation de la culture et de la technique, et l'incorporation de la culture et du savoir au cadre

de vie. Pour deux raisons principales: celle de l'inertie et de l'imperméabilité des mobiles à grande vitesse, et du danger et des nuisances qu'ils génèrent et qui préviennent l'établissement humain. De ces deux raisons découlent la pauvreté culturelle typique du paysage autoroutier, l'interdiction de pratique des voies, la dévalorisation (et l'asphyxie) du tissu urbain riverain (on réfère souvent à 500 mètres par rive), et la dislocation des économies locales. D'ailleurs, du strict point de vue de l'accessibilité, l'échelle spatiale et temporelle de l'accès autoroutier impose des distances, des modes de perception et d'articulation, et souvent des vocations d'établissements n'ayant rien en commun avec celles des communautés traversées. L'accommodation des établissements accrochés à la voie rapide (décélération, stationnement, mise en évidence) annihile le «fonctionnement» de la ville, c'est-à-dire les processus de constitution et de transaction socio-économique et culturels fins qui font l'urbanité, entre innovation, ouverture, et civisme.

Ainsi, l'autoroute urbaine exerce un effet dévitalisant sur la ville, et oppose son économie à celle de la région. L'intégration urbaine d'une autoroute est un concept impossible à mettre en œuvre, sinon à définir raisonnablement. En atteste les propos du directeur de projet au MTQ présent à l'audience, selon qui ces voies rapides «gagnent à être transparentes, à ce que l'on puisse les traverser le plus aisément possible», alors que «le bruit, les émissions et les vibrations qui les accompagnent forment ces conditions impropres à l'érection d'établissements riverains» (paraphrase). On le devine clairement, l'intégration immédiate des activités et des flux, dans des conditions où les uns ne mine pas les autres est une condition élémentaire de l'intégration urbaine.

On pourra avancer qu'intégrer n'est pas relier, et que la liaison demeure nécessaire, comme première fonction d'une voie. Mais il faut convenir que la fonction de liaison et de transaction (individuelle ou communale) d'une voie urbaine s'effectue de d'abord de façon axiale et informelle (sinon traversante), et au accessoirement longitudinale et balisée. La voie urbaine est à la fois média et assise, mais n'est jamais une simple canalisation. Elle doit assurer, notamment par le rapport au cadre bâti qui en définit l'espace, l'intensité, la fréquence, la complexité et la clarté des échanges. D'ailleurs, la destination urbaine ne se trouve pas au bout de la voie, mais à même la voie. Cela demeure possible lorsque les mobiles sont suffisamment pacifiés, interactifs, et la voie

suffisamment articulée au cadre bâti pour permettre la formation d'un tissu ouvert, le séjour en public et l'investissement à échelles différentes, relativement fines. Et par extension, offrir la possibilité de qualification sociale et culturelle ou encore l'accès, qui est l'objet principal de la mobilité.

Socialement parlant, de ces propriétés qui font l'urbanité découle la capacité des groupes et des classes de s'intéresser les uns aux autres, de renégocier leurs statuts et leurs positions de façon positive, informelle et intégrative (par opposition au repli et au conflit formel, politique ou religieux). Il en va aussi de la capacité du jeune ou de l'investisseur étranger de lire les mécanismes qui assurent la reproduction de la société, afin d'y prendre place ou d'y investir de façon assurée. Il en va aussi du caractère sécuritaire et sûr d'une collectivité ou d'un lieu, comme nous essaierons de voir.

Tout ceci concerne d'abord la ville, et ne dispense pas d'une pensée portant sur la région. Compte tenu de la structure actuelle de la région métropolitaine, de l'avantage comparatif formé par la diversification de son économie, il ne s'agit pas de douter de la nécessité d'assurer les échanges régionaux. Bien au contraire et en ce sens, le rôle du MTQ est plus que nécessaire. La région de Montréal, comme le soulève justement le MTQ dans sa littérature, est composée de secteurs et territoires de fonction différenciée, et relativement disjointes; que ce soit d'un point de vue de l'usage (résidence, emploi, vie civique) que de leur vocation particulière (secteurs économiques, et agriculture). Ces différents secteurs doivent être reliés pour créer les complémentarités nécessaires, et susciter les ambitions et la solidarité nécessaires au développement. Alors que la mobilité joue un rôle éminent dans la lecture des particularités de la région.

### **Rationaliser la mobilité d'une région, ou la ville sans le péril de la mobilité régionale.**

La mise en complémentarité des parties de la région, de façon efficiente et intelligible (cohérente) suppose autant une intervention proprement aménagiste qu'un déploiement d'infrastructures, tandis la mobilité à l'échelle de la région ne saurait mettre en péril la vitalité des milieux locaux, ou de la ville. Au contraire, les personnes en déplacement doivent elles aussi s'enrichir de leur contact à la ville. À ce titre, il importe de mettre en lumière certains principes d'aménagement

du territoire et des transports, qui recouvrent le concept de mobilité durable. Ce concept traduit une vision et un besoin qui consistent à réduire le besoin de mobilité, à civiliser les flux de circulation, à les agencer aux activités et à la vie collective, à développer une composition urbaine ou des agencements régionaux favorisant la complémentarité puis l'interaction culturelle, économique et sociale. Il peut également consister dans le fait de valoriser le temps passé à se déplacer, par la production d'un milieu qualifiant, et le déploiement de mobiles plus interactifs que l'automobile. Il peut aussi consister à rendre optionnel les déplacements par des modes concurrent, par opposition à la création d'un besoin systémique de mobilité uni-mode (assurant ainsi au transport une valeur ajoutée). Notons que la valeur ajoutée du déplacement s'accomplit par son caractère optionnel. En tous les cas, ce concept vise au développement de l'accessibilité, de l'interactivité, et considère l'aménagement du territoire comme la partie réciproque de la planification des transports dans la composition des fonctions accessible et connective. En conséquence, on privilégie une forme territoriale localement complexe, complète d'un point de vue fonctionnel, et polarisée sur des nœuds de transport collectifs, sans nuisances.

Depuis le déploiement du réseau de transport régional, et selon le modèle qui prévaut actuellement, la possibilité de déplacement dans toutes les directions est devenue besoin systémique. La situation qui prévaut se trouve à l'inverse de celle qui assurerait le caractère durable de la mobilité, voire de la stabilité du besoin. C'est-à-dire que l'on assiste à une multiplication du nombre, des motifs et des patrons de déplacements à l'échelle métropolitaine. Parallèlement (réciproquement), le patron de l'établissement humain devient de plus en plus morcelé, étendu, tandis que l'on tarde à remédier à la ségrégation des vocations des sous-ensembles régionaux. Ce qui, en retour, accentue la tendance à une mobilité croissante en nombre, motifs et distance de déplacements. Ce système auto-alimenté, où l'automobile contribue intimement au développement d'une forme urbaine obligeant son usage (décourageant aussi les autres modes) est assez justement décrit par le MTQ. Citons:

Il ne fait plus de doute qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre.

MTQ; 1994 :1-1

*avec le recours généralisé à l'automobile et au camion dans les années 1950, la construction d'autoroutes a favorisé le développement résidentiel des banlieues de même que le desserrement géographique des activités commerciales et industrielles.*

MTQ; 1994 :1-1

*L'aménagement d'un territoire influe directement sur la demande en transport des personnes, c'est-à-dire les caractéristiques et l'importance des déplacements dans un territoire. En effet, le niveau de concentration ou de dispersion du développement résidentiel et des pôles d'emplois aura des répercussions importantes sur les déplacements. Ainsi, lorsque le développement urbain est dispersé, on assiste alors à une multiplication des axes de déplacements et à un allongement des distances moyennes parcourues entre les lieux de résidence et d'activités (emplois, magasinage, loisirs ou autres). Cet éparpillement des pôles d'activités fait en sorte que l'utilisation de l'automobile est habituellement privilégiée au détriment d'autres modes de transport comme le transport en commun, la bicyclette ou la marche.*

MTQ; 1994: 1-2

Notons que par ces extraits, le MTQ atteste de l'existence du phénomène de demande induite en transport, largement attesté par la recherche (voir à ce titre notamment, le mémoire de la DSP présenté à l'organisme Convercité, dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame). Cette demande induite, selon laquelle l'offre d'infrastructures de transport augmente la demande de mobilité étant ici la correspondante d'une urbanisation progressant par «taches» qui détruit les terres agricoles d'une part et d'autre part, de la dégradation continue des milieux de vie traversés par les infrastructures régionales. Soutenons que, loin de concourir aux objectifs de développement régional et de revitalisation urbaine du MTQ, cet état de fait assure la stabilité par la fuite et l'épuisement... du sol, de l'énergie et des êtres en mouvement. Cela, en bonne partie d'ailleurs, à cause de la configuration du réseau du MTQ. Rappelons que temps perdu sur le réseau dû à la congestion s'est multiplié par un facteur d'environ trois dans les 25 plus grandes villes américaines, entre 1982 et 2005, passant en moyenne de 11 à 37 heures par année par personne. (Texas Transportation Institute, 2007:

Annual Mobility Report). Avant d'aborder la question de la planification des circulations régionales, considérons l'avis du MAMR sur l'effet dégradant de la circulation régionale sur les milieux de vie du centre. Il recouvre un aspect de la demande induite de transport, voulant que l'automobile permette de fuir l'automobile des autres:

*«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 (...).»*

*«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 (...).»*

*«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»*

Ministère des Affaires municipale et des Régions, Cadre d'aménagement et orientation Gouvernementale pour la RMR de Montréal, 2001-2021 : 58

La concentration des services et l'assise du développement urbain sur le transport en commun expriment concrètement les principes de la mobilité durable qui consistent à réduire le besoin de mobilité, à civiliser les flux de circulation, à les agencer aux activités de la vie, à développer une composition urbaine ou des agencements régionaux favorisant la complémentarité puis l'interaction culturelle, économique et sociale. Ce changement d'approche, constitue un revirement radical dans la planification du territoriale, et des transports, si bien qu'il met en cause la pertinence d'assurer la pérennité du réseau actuel, voire sa complétion à partir de la logique actuelle. En substance, logique qui consiste à recenser les tendances et besoins futurs de mobilité par extrapolation des tendances et demandent qui prévalent actuellement. À construire des éléments du réseau «pour répondre à la demande provenant des autres parties du réseau», en référence aux justifications apportée en audience publique. D'ailleurs, lorsqu'on demande aux ingénieurs (Notre-Dame, Bonnaventure et je crois, Turcot) si la modélisation des déplacement tient compte d'un changement modal possible ou souhaitable en faveur du transport en commun, la réponse est négative. C'est dire l'importance des jugements à priori.

Les citations ministérielles et institutionnelle rapportées ci-dessus démontrent l'impossibilité d'apporter une réponse adéquate et stable à cette demande, par les infrastructures actuellement projetées par le MTQ sur l'île de Montréal, et dans la région de Montréal. Elles démontrent la nécessité de choisir délibérément de réduire la demande de mobilité, allant de pair avec une densification, une complexification des milieux de vie. À cette fin, il est primordial de développer des infrastructures de transport régional pouvant effectivement être intégrées à la ville (assurant l'urbanité des milieux de vie denses), et d'effacer, de subtiliser (d'enfouir, de surélever) celles qui ne peuvent l'être, notamment vu l'inertie du réseau actuel (le Métropolitain, l'autoroute 15).

Dans tous les cas, il est primordial de rapporter la demande escomptée dans le réseau sur le transport en commun, en projetant prioritairement sa mise en service. Notons tout de suite, je crois que l'argument convient au propos, que cette substitution modale ne doit pas être réalisée sur les mêmes emprises. Cela, pour des raisons éthiques et «urbanistiques». Puisque d'une part, on ne saurait équitablement canaliser les mobiles ne causant presque aucune nuisance (piétons, cyclistes, qui sont aussi les usagers du transport public) sur la voie rapide et son aire d'influence immédiate. Ne serait-ce qu'en fonction du danger objectif et de la pollution qu'elle produit. D'autre part, d'autant qu'il importe de bénéficier de l'urbanité (civisme, sûreté, complexité, densité, perméabilité, lisibilité, qualification relationnelle et culturelle, etc) conférée sinon offerte par le transport public au milieu de vie, il importe de conduire les infrastructures et les itinéraires de transport collectif au sein des milieux de vie actuellement constitués ou projetés. Il en va de même des «infrastructures vertes», des parcs linéaires favorisant le transport actif. Ainsi, les alternatives à la reconstruction des voies rapides et de l'échangeur projetés, sinon les bonifications visant l'acceptabilité du projet, ne doivent pas être intégrées InSitu.

Réviser: Dangers et criminalité: parcs enclavés

**Organisation des circulations régionales: lien et contournement, transit et circulation pendulaire**



Le réseau du MTQ est conçu comme un réseau hybride entre la toile radio-concentrique et la trame orthogonale. Sa propriété principale est sans doute de répartir également la possibilité de déplacement dans toute la région métropolitaine, mais de canaliser ces déplacements par le centre de l'agglomération, via un ensemble de boucles ou «sous-rocales» assises sur les quartiers centraux. L'échangeur Turcot forme une pièce maîtresse de cet ensemble régional. Ce dernier engendre une urbanisation périurbaine diffuse ainsi qu'une circulation lourde transitant par le centre de la ville, notamment via le quadrilatère formé des autoroutes 15, 25, 40 et, dans une moindre mesure, la rue Notre-Dame. D'autre part, cette organisation semi-réticulaire, semi-concentrique et assise sur le centre de la région engendre la difficulté de gérer de façon différenciée la circulation pendulaire et la circulation de transit.

Une telle différenciation est pourtant essentielle, principalement car elle permet d'économiser en capacité d'infrastructure offerte. La circulation dite pendulaire se caractérise par des déplacements d'une origine et destination unique (souvent le centre pour travail et une position périphérique pour résidence), sur un itinéraire simple et prévisible et à des temps régulés. Elle engendre donc une demande accrue et soudaine, mais aisément satisfaite par les transports publics. Incidemment, 50% des déplacements en pointe AM à destination du centre-ville s'effectuent par transport collectif. La circulation de transit se caractérise au contraire par des déplacements extra-régionaux ou encore, typiquement, d'un secteur d'emploi à un autre, d'une résidence à l'autre via des itinéraires complexe et imprévisibles.

Cette différenciation forme un élément problématique de la planification de Turcot, à ma connaissance largement ignoré par le MTQ. En l'occurrence, l'Échangeur connecte un axe de transit incontournable (l'autoroute 15 du nord au sud), avec un axe de portée sous-régionale, (sous-)utilisé principalement de façon pendulaire (l'autoroute Ville-Marie, d'est en ouest). D'emblée, il apparaît que l'importance (la capacité) des voies d'est en ouest, de même que l'équipotence des raccordement assurés entre les deux axes doivent être revues, sinon que le concept même d'échangeur doit être reconsidéré. D'un point de vue accessoire mais similaire, l'autoroute Bonaventure forme un axe utilisé de façon pendulaire. L'argument ministériel selon lequel il importe de construire une réserve de capacité à même la 720, afin de pallier à la perte de capacité projetée

de Bonaventure semble donc mal fondé. Cela, du moins, lorsque le transport collectif et l'aménagement urbain dense et complexe est envisagé de façon concurrente.

Dans ce contexte, il apparaît inconcevable que la possibilité d'assurer un changement modal important (de l'auto vers le transport public) n'aie pas été retenue par le MTQ. Dans l'axe Est-Ouest, le Ministère doit faire davantage que de réserver l'emprise d'une éventuelle desserte du centre-ville par transport sur rail. Il doit en planifier et en promouvoir l'avènement par la réalisation prioritaire d'un système de bonne capacité. Soutenons que ce système gagnerait à relier les quartiers riverains du sud, depuis l'aéroport jusqu'à PAT. Dans ce contexte également, je crois qu'il serait opportun que le MTQ révise la nécessité de transformer la rue Notre-Dame en autoroute concurrente à la 30, à la 132 et à la 40 tel que prévu par le projet de Modernisation.

D'autant plus que la complétion d'une boucle dite «de contournement» comprenant la 25, la 15, la 40 et la 30, voire la 132 via le pont Mercier permettrait de diminuer dramatiquement le transit Est-Ouest via les quartiers denses et historiques du sud de l'île de Montréal. Cette situation intermédiaire serait acceptable dans l'immédiat, vu l'inertie et la position «centroïde» du boulevard Métropolitain, et l'importance des coûts de la réalisation des deux ponts destinés à relier la 640 à la 540 et à la 30 (scénario fabuleux, pour une population de dix millions d'habitant).

Ce scénario de déplacement soutire au besoin d'assurer l'essentiel des échanges autoroutiers à l'intérieur des quartiers urbains du centre. Compte tenu du projet actuel de complétion de la voie de contournement périphérique au sud-Ouest de la région métropolitaine (reliant l'autoroute 20 et l'autoroute 30 à même la rive sud), la complétion d'un échangeur-maître, le plus important des quatre assurant le bouclage périphérique devrait être prévu sur la rive sud, au quadrant sud-ouest de la boucle formé des axes 15, 25, 30 et 40. Cela, au lieu d'être prévu au lieu de l'échangeur Turcot. D'un point de vue de l'aménagement et de l'urbanisme, cela va de soi. Notamment vu la localisation régionale des secteurs industriels (ou d'emploi périphérique de Saint-Laurent, Dorval, Boucherville et d'Anjou), pour autant que les activités de ces secteurs tirent le plus grand avantage du réseau routier supérieur actuellement et que le réseau, par

définition, réponde au type de déplacement généré par ces secteurs. Surtout, cette organisation alternative des circulations et des bifurcations régionales offre l'avantage simple de trier les véhicules pénétrant sur l'île ou la contournant, avant qu'ils ne s'y engagent via les ponts.

Au centre de la région, proposons que le sud-ouest de Montréal, en particulier le secteur Cabot, répond mieux que tout autre secteur de la région aux orientations de base des Plan et Stratégie de développement économique de la CMM et de la VdM. Ces orientations, outre le fait qu'elles font du développement social et humain le principal facteur de prospérité de la région, visent le maillage étroit de l'industrie traditionnelle, de la culture et du savoir. Ainsi, par la conjonction qu'il offre entre institutions et lieux administratifs centraux, activités touristiques, industrie manufacturière et culturelle, l'arrondissement du Sud-Ouest comporte un potentiel d'innovation industrielle et sociale inégalé. En ce sens, l'appellation de «secteur industriel» ou de «secteur d'emploi» ne doit pas servir à éluder la question urbaine, la création d'un contexte propice à l'innovation qui recouvre le concept d'urbanité. À cette fin précise, la planification des transports doit permettre la réalisation d'un milieu sûr, complexe, perméable, dense et lisible, favorisant l'intensité, la fréquence et la qualité des échanges socio-culturels, et l'attribution de valeurs diversifiées. Cela, tout en assurant une accessibilité régionale. En ce sens, l'établissement d'une liaison entre la cour Glenn (CUSM) et le canal Lachine vers l'est et l'ouest ou encore, le raccordement du boulevard La Verendrye à la rue St-Patrick sont de bonnes initiatives, et leur esprit devrait prévaloir plus largement. Cependant, compte tenu de la masse, de l'étendue, de la rupture inouïe formée par l'échangeur et les voies sur talus, compte tenu des vitesses permises par la configuration des «entrées» et «sortie» et de même que les voies de contournement (Notre-Dame-Pullman), la création d'un milieu urbain performant, innovant et qualifiant demeure lourdement compromise, sinon impossible.

Compte tenu des impératifs et du potentiels des milieux du centre et de la périphérie, la Ville de Montréal et le MTQ doivent concevoir, au lieu de l'échangeur Turcot, une figure de liaison à plus basse vitesse, beaucoup plus sûre telle un rond-point en ménageant, de façon incluse ou juxtaposée, le caractère civique et complexe des liaisons et voies locales. D'abord en traitant de façon différenciée la circulation de transit et la circulation pendulaire, en rabattant les circulations

locales empruntant actuellement l'autoroute sur le réseau local (augmenté de transport collectif le long de la falaise St-Jacques, du canal de l'Acqueduc et de la rive fluviale depuis le pont Champlain). Puis en subtilisant le mieux possible les tronçons de dominance régionale (autoroute 15 surtout), et en assurant une meilleure continuité de la trame de rues locales actuelle. Ensuite, en assurant le caractère civique des voies locales; pratiquement, en limitant les vitesses possibles, en créant des croisements et des avenues définis par l'établissement, ou donnant sur des places définies par l'établissement, la culture et les normes de vie en commun inscrites au paysage.

Entre centre et périphérie, il est une évidence que la planification des transport exerce un effet sur le fonctionnement réciproque de l'un et de l'autre, et relève des besoins de mobilité engendré par la composition de l'une et de l'autre. D'ailleurs, le complexe Turcot est à juste titre présenté par le promoteur comme une composante maîtresse de l'ensemble du réseau autoroutier (justifié, rappelons-le, par la demande issue des composantes régionales). Dans ce contexte, il apparaît inconcevable que la zone d'étude aie été circonscrite à l'équivalent d'un arrondissement, à des fractions de quartiers accueillant le projet. En conséquence, il apparaît inconcevable, voire frauduleux que, cherchant à évaluer l'impact des projets cumulatifs sur cette zone d'étude, le MTQ ne retiennent que des projets pilotés à l'échelle de cette zone, exception faite de la navette ferroviaire reliant le centre-ville et l'aéroport PET. D'ailleurs, comment arriver à la conclusion que cette navette n'exercera aucune incidence (positive) sur la qualité de l'air ou le climat sonore sans conclure qu'elle n'aura aucune incidence sur l'utilisation du complexe Turcot? Comment exclure du champ de l'étude les projets comme l'autoroute Notre-Dame ou encore, la complétion de l'autoroute 30, qui influenceront largement les partons de mobilité régionaux?

**Révision: apportons quelques exemples, aux études de Cartinal Hardy**

À ce titre, notons que la rue Notre-Dame-Pullman projetée longe les bretelles en talus de l'Échangeur, dont elle emprunte les rayons de courbure. Le milieu s'en trouve indéfini, inerte et générateur de vitesses pénétrant au sein des milieux proximaux. Le parcours à pied demeure précaire, sinon dangereux.

En rappelant et en empruntant les traces de l'établissement ancien. permettant l'établissement sur certaines d'entre elles

L'enfouissement ou le recouvrement partiels doivent être envisagés le long de Côte-St-Paul, puis éventuellement du canal de l'Acqueduc.

## **La sécurité**

Les infrastructures autoroutières ont un impact délétère sur les conditions sécuritaires de la ville. Elles ont un impact direct, s'exprimant notamment par le nombre de traumatismes impliquant véhicules et usagers non-motorisés de la route. Sur l'île de Montréal, la cartographie réalisée par la Direction de la Santé publique montre que les abords immédiats du boulevard Métropolitain (l'aire de service d'où on entre et sort de l'autoroute 40) forme l'aire de diffusion des plus grandes concentration de traumatismes impliquant motorisés et non-motorisés de l'île de Montréal.

À l'égard des automobilistes, l'approche normative du MTQ pose d'ailleurs un problème évident. Cela, non pas par l'homogénéité des configuration qu'elles permettent, mais bien du fait que les figures projetées permettent des vitesses bien supérieures aux vitesses indiquées. Pour limiter les vitesses, le promoteur s'en remet à la signalisation routière. D'avis contraire, un document vidéographique réalisé par le MTQ, vu en classe, destiné aux urbanistes et dont le nom échappe à l'auteur de ce mémoire, soutient que la configuration de la voie, et la composition du paysage environnant détermine la vitesse, et le genre de conduite des automobilistes au point où la signalisation routière n'aie qu'un effet comparativement marginal.

La sécurité routière ne doit pas être envisagée de façon «newtonniene», balistique comme le propose habituellement la Table québécoise sur la sécurité routière et la SAAQ, sous l'angle de perte de contrôles, de collisions entre mobiles ratant leur cible. Le principal problème de sécurité routière au sein des milieux urbanisés en est un de civisme, donc de mœurs, de droits, et de considération mutuelle. À Montréal, la route, voire la rue devient le lieu d'une violence commode, courante mais discrète car construite dans la fuite et opposant fréquemment leurs usager motorisés et non-motorisés. **On peut suggérer que la route forme le principal espace de transformation (de décomposition) de notre société de droit, puisqu'elle forme l'espace de transgression par excellence des codes régissant les mœurs, voire du respect d'autrui. Par excellence car elle y est la moins punie par l'État, et la mieux promue, par les marchands. Si Toyota nous propose un SUV d'exception se métamorphosant en F-16 (publicité télé), on doit constater et surtout, évaluer l'impact de l'évolution esthétique du parc automobile, adoptant les trait du temple, du véhicule d'assault, de l'ovule et de l'insecte. Constater que les Muscle-Cars se sont parés de bon goût, que la conduite**

reptilienne, à Montréal est de convenance dorée (alors qu'à Québec, elle porte encore la casquette) et que, de façon plus certaine, constater que l'automobile est devenue la forme la plus répandue de danger, de délinquance et de violence urbaine.

**Si bien que ces moeurs s'érigent en code, composé par la force, au détriment des personnes *occupant librement* (de façon citoyenne) l'espace public. D'ailleurs, peut-on dire que le droit, se compose entre la culture et la force, par l'intermédiaire du jugement sur la nature du réel, du bien et du juste. Que dire de l'objet d'un jugement exercé en mouvement, entre la force et la régression instinctuelle, le confort, et l'anesthésie perceptuelle? Que dire du théâtre quotidien d'un conducteur forçant son passage contre la priorité piétonne ou encore, se ruant sur une passante «fautive» en justifiant: «Elle était dans la rue», lui qui l'aurait protégée d'un autre type d'agression.**

Face à ce problème moral, les institutions routières jouent un rôle éthique et structurant, en proposant aux conducteur une façon d'exercer leur pouvoir de déplacement, en proposant une esthétique de la conduite sociale, et en attribuant un statut aux infrastructures qui les permettent. N'a-t-on pas justement comparé Turcot à une cathédrale de la modernité, et promu la prouesse d'une civilisation, lors de son ouverture? La place et le statut attribué à l'automobile par les infrastructures de transport et, accessoirement, par les ressources étatiques lui étant alloué constitue, dans l'état actuel de la société, le principal problème de sécurité routière. Cela, car elle est au centre de la structuration des rapports sociaux (dont la conduite est une forme) qui sous-tendent la sécurité routière en milieu urbain. À cet égard, il me semble inconcevable que l'Étude d'impact du Ministère des Transport n'aie pas retenu le climat social (mais le climat sonore) ou encore, la sécurité comme «composante valorisée de l'environnement». Comment expliquer que les impacts sur la santé et la sécurité n'aient pas fait l'objet d'une évaluation des impacts socio-sanitaires à proprement parler, mais les reconnaissent systématiquement dans la conception des mesures de mitigation?

D'un point de vue davantage psychosocial, convenons que la surdité ambiante, le danger latent et omniprésent, de même que la supériorité acquise du droit de passage sur le droit d'occupation de l'espace limitent l'expression et la composition de l'entendement humain dans l'espace, de même que la compétence personnelle ou collective immédiate dans l'espace urbain.

Dans un rapport comportant un ensemble de recommandations sur les mesures d'aménagement permettant d'améliorer la sécurité des femmes et de tous, Sophie Paquin (PhD, Urb) et son équipe livrent une foule de recommandations mettant en cause la perception et la compétence environnementale, de même que le lien social. On y réfère à l'effet de l'incivilité, ou à la propriété sécurisante, mobilisante du partage de valeurs, de la solidarité et de l'entendement (de la sociabilité, comme transmission normative et comme transaction humaine, probablement). La planification des transports et de l'environnement joue un rôle de premier plan (pleinement mesuré) dans la composition de ces fonctions.

Il me reste peu de temps, je me contente donc d'en citer maladroitement des extraits, et de les commenter. Le reste des extraits se trouve en annexe.

«la sécurité et le sentiment d'insécurité sont deux aspects importants de la sécurité urbaine. Les interventions sur l'aménagement des lieux publics peuvent concrètement réduire les agressions et augmenter le sentiment de sécurité des personnes qui utilisent ces espaces»

p.19

«Par ailleurs, le renforcement des capacités d'action des femmes en particulier demeure un facteur clé dans l'amélioration du sentiment de sécurité. La réduction du sentiment de vulnérabilité, l'autodéfense, le développement de l'autonomie, de la confiance et des capacités d'exercer compétences et choix sont des facteurs déterminants de cette autonomisation»

p.19

(notons que l'aménagement du territoire, et son processus influe sur l'autonomie et la compétence des personnes, de même que sur l'entendement commun dont dépend la confiance). À ce titre, notons que

«Des actions visant à renforcer le partage minimal de valeurs communes malgré la diversité de la population sont (...) à considérer pour améliorer la sécurité» (p.22).

«Les changements dans la structure des activités des ménages, l'éclatement des quartiers polyfonctionnels et la dispersion des activités de la vie courante et des grandes fonctions urbaines dans un espace de plus en plus vaste, obligeant ainsi les personnes à effectuer des déplacements multiples pour répondre à leurs besoins, ont contribué à transformer les relations entre les voisins. On va même jusqu'à dire que ces changements dans la sociabilité expliqueraient l'augmentation du sentiment d'insécurité de la population urbaine. Par ailleurs, des quartiers ou, du moins, des îlots conservent encore des rapports intenses de socialisation. On constate souvent que, dans ces cas, l'organisation du bâti s'y prête particulièrement ou que des segments particuliers de la population y habitent. Cependant, même si on peut encourager le renouvellement d'une certaine sociabilité de voisinage, on ne peut pas inverser radicalement

les tendances lourdes de la société. Toutefois, certaines composantes des quartiers dits traditionnels peuvent être appliquées à d'autres quartiers plus anonymes et contribuer ainsi à leur revitalisation et à l'amélioration du sentiment de sécurité des résidentes et des résidents.»

p.20

«La documentation scientifique des dernières années démontre que la présence d'incivilités dans les espaces publics et privés a une incidence sur la sécurité et le sentiment d'insécurité de la population. De manière générale, on appelle incivilités physiques des graffitis, du vandalisme, des déchets laissés par terre (...) les incivilités, sans être toujours des actes coupables au sens de la loi, semblent être des offenses aux normes sociales qui permettent à une collectivité de vivre harmonieusement. Les recherches montrent que lorsqu'une certaine suite d'événements incivils se produisent (la quantité et la gravité de ces désordres pouvant être variables selon les secteurs et la population qui y réside), il y a des risques à court et

moyen terme de voir le sentiment d'insécurité augmenter chez la population qui habite dans ce secteur de la ville. En effet, plus il y a de bris aux normes sociales de bon voisinage et à la civilité dans les lieux publics, plus il est possible que les gens qui fréquentent ces lieux deviennent méfiants et doutent de recevoir de l'aide en cas d'agression. Plusieurs résidentes et résidents peuvent avoir tendance à limiter leurs sorties à l'extérieur de leur domicile, le soir particulièrement. Les espaces publics deviennent moins fréquentés. Les incivilités laissent croire à une absence de surveillance et à un manque d'intérêt des occupants du lieu dans lequel on les retrouve comme le montre un courant de recherches américaines. Conséquemment, ces lieux peuvent devenir des sites propices à des agressions dans la mesure où ils donnent l'impression que l'on peut y commettre des infractions sans danger d'en subir les conséquences»

pp 20,21.

«Il faut éviter de considérer les sites urbains selon une vision technique qui a tendance à segmenter les interventions de façon distincte et séparée (...) De même, l'analyse d'un lieu dans son ensemble et dans ses particularités permet d'éviter que, sous le couvert de bonnes intentions, certaines mesures d'aménagement provoquent des effets pervers sur la sécurité ou stérilisent trop l'environnement physique».

p.25



Les auteurs élaborent des principes, et en déclinent les conditions de réalisation, reliées entre elles. Il est saisissant de constater à quel point le présent projet, comme tout environnement autoroutier urbain, faillit à les produire dans leur globalité. Ces principes se trouvent en annexe.

Principe 1: savoir (voir) où l'on est et où l'on va. Le document met l'accent sur la signalisation formelle, en précisant «L'aménagement d'un lieu peut aussi en soi relever un potentiel de signalisation.

«La notion de signalisation est constituée de tout élément qui concourt à améliorer l'orientation générale d'une personne dans l'environnement physique. La signalisation doit donc permettre de savoir où l'on va dans l'espace, d'en saisir les repères, d'aider au sentiment de contrôle et de trouver efficacement de l'aide.»

Dans le cas d'un «ensemble de spaguetti» formant une succession de limites physiques et visuelles, on doit relativiser l'importance de la signalisation. Il importe de concevoir que le milieu autoroutier offre pour principal repère le développement de ses propres courbes, sinon du paysage lointain. Au cœur des espaces autoroutiers urbains, la perte de repères associés au champ aveugle, à la durée du parcours dans l'espace d'une échelle incommensurable, ou encore à l'absence de repères coutumier entraîne une désorientation, ou l'impression d'emprisonnement. La signalisation, sans référence directe à son objet, sans possibilité de réponse (secours) immédiate, confère peu de sûreté. L'appel aux automobilistes n'est plus. L'option la plus sûre devenant alors de poursuivre l'itinéraire, ou de risquer des traverses.

Principe 2: voir et être vu:

a) l'éclairage renvoie aux autres éléments de la sécurité: le repérage et la surveillance informelle. «Cette variable est reconnue comme ayant un impact considérable sur le sentiment de sécurité. Un endroit bien éclairé décourage la perpétration de crimes et augmente sa fréquentation par la population. La surveillance informelle et le sentiment de sécurité sont ainsi améliorés par cette affluence».

b) «Les cachettes.

Une cachette est un lieu qui possède des barrières visuelles permettant la dissimulation d'une personne (ex. : recoins, enclaves). C'est donc un lieu qui peut faciliter les occasions d'agression. Les cachettes les plus problématiques sont celles qui peuvent entraîner l'isolement des personnes et, de ce fait, entraîner une intensification de la violence.

c) «le champ de vision.

L'environnement physique doit pouvoir être capté rapidement.

Il doit permettre de voir et d'être vu (...) *La perméabilité visuelle assure un bon champ de vision et contribue à la surveillance naturelle*».

«Afin d'avoir un large champ de vision, il est souhaitable : D'éliminer les barrières visuelles qui nuisent à la transparence visuelle (ex. : un haut muret opaque, des murs à angle prononcé) (ainsi que) De favoriser la perméabilité visuelle dans les endroits les plus à risque».

c) *Les déplacements prévisibles*

«Un déplacement prévisible est un déplacement sur une voie de circulation verticale ou horizontale (un ascenseur ou un couloir) qui n'offre pas de chemin alternatif en cours de route. Un criminel peut facilement prédire le moment et la direction que prendra une personne qui circule dans un endroit de ce type. Les espaces avec déplacements prévisibles sont particulièrement problématiques lorsqu'ils sont isolés ou à proximité d'une cachette. Les tunnels, les ponts pédestres, les viaducs et les escaliers en sont des exemples classiques (...) Il appert que la meilleure solution quant à ces chemins de déplacements prévisibles est de les éliminer, du moins pour l'utilisation piétonnière. On constate que c'est souvent une solution moins dispendieuse que d'entreprendre des actions en vue de les améliorer».

Ces actions renvoient à l'application des autres principes. Le plus efficient étant sûrement de

«Favoriser l'implantation d'activités engendrant l'affluence afin d'assurer une surveillance informelle de l'endroit.»

e) *L'affluence*

«L'isolement d'une personne constitue un facteur de risque pour que soit commis un acte illicite. L'absence de témoins possibles lors de l'événement criminel comporte un risque d'accentuation de la violence envers la victime. Il est donc souhaitable de favoriser les activités entraînant l'affluence, particulièrement en dehors des heures d'ouverture des commerces. Un site bien fréquenté est soumis à une certaine autosurveillance naturelle de la part des usagers de cet

espace, à condition bien sûr qu'il ne soit pas accaparé par un groupe homogène d'individus. La notion d'affluence est en relation avec le concept de mixité des fonctions urbaines. En effet, de nombreuses activités de toutes sortes attirent un grand nombre de personnes. Souvent, l'organisation moderne de la ville privilégie la ségrégation des fonctions. Cette spécialisation amène la désertion de certains endroits à certains moments. Cette tendance de planification présente des conséquences négatives pour la sécurité des citoyennes et des citoyens dans les endroits publics. Certains auteurs associent à la ségrégation des usages une diminution du sens de la communauté et du sentiment d'appartenance contribuant ainsi à une augmentation de la criminalité et du sentiment d'insécurité. La mixité des fonctions est à promouvoir sur des sites particuliers et dans la réglementation municipale, mais avec discernement. En effet, il faudrait voir à une gestion fine de la mixité des usages en favorisant l'implantation de fonctions compatibles entre elles et respectueuses de l'échelle du quartier où elles prennent place».

P.41

La surveillance formelle et l'accès à l'aide

«La plupart des éléments se rapportant à ce paramètre concernent la signalisation et la surveillance formelle directe (surveillants, gardes de sécurité) ou indirecte (boutons d'urgence, caméras) (...)

Les caméras de surveillance deviennent efficaces pour la sécurité lorsqu'elles permettent de dissuader, d'arrêter ou de reconnaître les criminels (...) dans un contexte de grande utilisation collective de ce moyen de surveillance (on retrouve en effet de plus en plus de caméras aux abords et à l'intérieur des édifices), on peut s'interroger sur une désensibilisation possible des criminels, relativement aux effets dissuasifs des caméras de surveillance»

p.43