

Document complémentaire au mémoire DM71,

présenté par Louis Bourque au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement, le 22 juin 2009,

...à titre personnel et citoyen dans le cadre des audiences publiques
portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, à Montréal.

Coordonnées de l'auteur: _____

Contenu:

Introduction p.2

Les prémisses de base du projet et leur inadéquation en terme de
desserte et de consolidation du tissu urbain p.4

La santé et la sécurité, p.7

Rapports sociaux automobiles au sein des milieux urbanisés p.10

Coexistences entre environnements urbains et rapides p.13

La sécurité et le civisme: fonction des conditions urbaines du
cadre de vie p.14; brève revue du projet sous cet angle p.20

Traduction des principes d'aménagement sécuritaire à celui de la ville
p. 21

Les propriétés urbaines durables, d'un point de vue reproductif
p.23

Trois constats pour une production urbaine durable p.25

Quelques précisions sur l'enclavement p.27

La concordance nécessaire entre les documents de planification visant
Montréal et sa région p.31

Recommandations et propositions p.37

Annexe 1: Principes d'aménagement urbain sécuritaire, et principales
conditions de leur matérialisation p.46

Annexe 2 : Quelques éléments sur le boulevard urbain p.51

Introduction:

D'abord, l'auteur détient un baccalauréat en urbanisme d'une université montréalaise. Il s'excuse, vu l'heure de remise, des oublis grammaticaux et de quelques écarts de format.

L'enjeu du projet est un enjeu d'aménagement qui concerne autant la composition urbaine que la création d'une forme de mobilité durable à toutes échelles. Plus concrètement, le projet pose autant problème à l'égard de la composition et de la consolidation du cadre et des milieux de vie, que de la construction des conditions devant assurer un changement modal de l'automobile vers les transports collectif. Entre ces deux enjeux d'aménagement, se trouvent les questions incontournables de l'intégration urbaine des infrastructures de transport, de la réduction du besoin de mobilité, et de la construction de l'accessibilité (comme objet de la mobilité mais qui, contrairement à celle-ci, comprend la composition urbaine). Se trouve aussi des enjeux proprement sanitaires et sécuritaires, pris dans leur sens pleinement urbain: celui de populations appelées à vivre ensemble dans un milieu plus ou moins fertile ou contraignant d'un point de vue matériel et symbolique, selon des règles, ou en fonction de repères culturels informels.

Toujours en guise d'introduction, précisons que la ville n'est pas réductible à la seule densité de l'établissement humain. Elle est le produit historique de rapports et de marqueurs sociaux traduits dans l'espace, comme la traduction spatiale d'avantages économiques et culturels se trouvant autant dans l'agglomération que dans la complexité, l'intensité et la qualité de l'interaction humaine. Concrètement, elle est le produit cumulé de l'établissement et des circulations; de la forme, taille, traits esthétiques et agencement des bâtiments d'une part, et de la forme, taille, traits esthétiques et agencement des voies de circulation d'autre part, qui traduisent et reproduisent des façons d'être ensemble, voire de fonctionner en commun.

Sur un plan parallèle, les transports urbains ne se réduisent donc pas à l'établissement de canalisations entre réservoirs de personnes, de biens ou de capitaux. Ils doivent assurer les qualités de complexité, d'intensité et de clarté des échanges humains, la reconnaissance des marqueurs culturels et des normes conduisant ces échanges et qui appartenant à la fois à l'espace et aux mœurs. Cela, en plus d'assurer la conduite efficiente des biens et des personnes, et les activités qui font l'économie de la ville. En ce sens, la production de transport urbains doit embrasser plusieurs échelles transactionnelles ou, tout au moins, ne pas

disqualifier les conditions dans lesquelles les processus économiques et sociaux (reproduction, éducation, gouvernance, alliances, investissements et œuvres, etc) plus fin ont cours: l'intégrité et la sûreté du milieu de vie, la santé de ses habitants.

Dans ce contexte, la santé, la sécurité, voire le caractère durable du développement ne peuvent pas être compris par soustraction. C'est-à-dire en référence à un milieu naturel intact à restituer (essentiellement verdir), où la ville et ses systèmes (de transport et autres) n'aurait comme effet que d'ajouter des contraintes délétères sur les conditions naturelles, voire d'enthalpie originelles.

L'efficacité, l'intégrité des processus biologiques et l'absence de contaminants sont des préoccupations fondamentales, et justifiées développement durable et en santé publique. Mais leur promotion ne s'y résume pas (de l'avis même des médecins en santé publique, d'ailleurs). Lorsque comprises dans la ville, ces préoccupations durables et capitales se redoublent de préoccupations ayant trait à la culture et aux modes de vie, à l'équité (d'accès, de jouissance...) aux conditions de civilisation dans lesquelles sont produites la santé, et le développement social. C'est-à-dire aux processus sociaux spatialisés par lesquels les êtres et les milieux de vie se reproduisent, se complexifient en réciprocité.

Une étude d'impact doit donc, bien sûr les concevoir, et les prendre en compte. Si, alors, la notion d'impact renvoie à la soustraction et à l'ajout de contraintes, un projet urbain doit, pour sa part, concevoir le milieu dans sa totalité, et de façon évolutive. Il ne peut, incidemment, s'appuyer sur la demande issue d'autres partie du réseau pour justifier une offre sur une seule (ou autant de composantes vu l'état du réseau et le nombre de projet) sans chercher à reformuler la nature et les conditions d'opération du réseau (la mobilité et ses modes). Il ne peut se soustraire à la nécessité parallèle de composer la matrice cohérente, soutenant et lisible qui assure la reproduction continue des êtres et des milieux de vie. C'est-à-dire le tissu urbain (bâtiments et espaces publics), tous deux habitables et pourvu d'éléments saillants signifiants.

Dans une certaine mesure, donc, ce document propose quelques termes d'une lecture écologique du milieu de vie urbain, qui n'évacuent pas la dimension problématique et dynamique de la vie urbaine. Notamment du fait que l'existence même de la ville place en coïncidence la possibilité (le droit) d'occupation, d'expression (d'affectation) et de circulation au sein de l'espace public ou encore, différentes expressions culturelles que les seules caractéristiques physiques de l'environnement (masse, temps, limites, débit,

température, écoulement...) ne peuvent assurer, et médiatiser. Parallèlement, convenons que les caractéristiques du milieu de vie doivent avoir une fonction civilisatrice qui ne soient pas dévolues aux forces de l'ordre ou aux médias. Une fonction innovante également, qui ne soit pas l'effort seul des commissaires au développement. C'est tout là l'enjeu de l'urbanité des milieux de vie, et de l'intégration urbaine d'une voirie structurante sur le tissu urbain. C'est d'ailleurs dans ces fonctions ordonnatrices (d'un point de vue formel), médiatrices (d'un point de vue informel) et fertiles que se trouve l'agrément du milieu urbain. Et c'est avec justesse qu'il se voit localement revendiqué, pour tout ce qu'il comprend.

...

la reconstruction de l'échangeur est justifiée par son caractère tributaire de tout un réseau autoroutier, tandis que le Complexe Turcot réfère autant à un ensemble de voies à grande capacité qu'aux structures assurant leur intersection, de même que la médiation entre le milieu local et le réseau supérieur. Pour cette raison, ce document fait largement référence au réseau dans sa totalité ou, de façon plus générale, à la voie publique urbaine.

Les prémisses de base du projet et leur inadéquation en terme de desserte et de consolidation du tissu urbain.

À la vue même du projet, il semble évident que le MTQ aie consacré une attention notable à la sécurité et à l'agrément des conditions environnementales. Par exemple, on ne trouve aucun passage courbé sous les ponts d'étagements; le passage sous ces derniers se trouve élargi, alors que les jardins étagés peuvent revêtir un caractère visuel atténuant, voire agréable. Aussi, les courbes de la bretelle reliant la 720 à la rue St-Jacques-Pullman vers l'ouest assurent une certaine réduction de vitesse. Dans l'ensemble toutefois, la dangerosité, voire l'impraticabilité du milieu ne peut que montrer les limites du concept, des prémisses d'aménagement que le promoteur tente de concilier aux impératifs du milieu urbain. À commencer par (1) *une construction au sol (sur talus)*, (2) *une connectivité totale entre des voies rapides à priori non hiérarchisées* en fonction des circulations qu'elles accommodent. À poursuivre (3) par *une accessibilité quasi universelle au territoire local depuis des voies rapides*. De sorte que le milieu local se trouve traité comme territoire d'accès, fonctionnel au détriment de son potentiel d'occupation, et de composition urbaine. Cela est inacceptable.

D'ailleurs, l'expropriation et la démolition de 166 logements abordables en est un exemple patent.

Cela, au point que le projet intègre également les transports collectifs et actifs qui, rappelons-le, permettraient de composer du tissu urbain consolidé, dense, mixte, agréable et sécuritaire, et d'en tirer des bénéfices accrus. Qui, inversement, offrent leurs bénéfices (paix, efficience, sécurité) lorsque intégrés à de tels milieux déjà constitués, et attenants au projet (NDG, Émard-CSP, St-Henri et Verdun). L'*attribution d'un caractère totalement marginal au transport collectif* (4) forme donc une autre prémisse du projet, s'exprimant par extension, mais aussi à priori: la modélisation de la demande effectuée au concept initial du projet prévoyait une augmentation de l'achalandage du transport collectif se situant entre 4 et 13%, moyennant une bonification de l'offre. Cette fourchette ne dépasse pas l'augmentation prévue des déplacements routiers en 2016, l'année de mise en service. La place (et le rôle) attribués au transport collectif par le projet sont contraires à son développement, et à sa contribution sociétale. Cela est inacceptable.

La multiplication des voies d'accès est un trait marquant de l'inadéquation des dernières prémisses. Par exemple, la rue St-Jacques et, dans une certaine mesure, la rue Pullman devant pourtant relier la cours Turcot aux quartier St-Henri adoptent les caractéristiques d'une voie d'accès (grandes vitesses permises, impossibilité d'établissement). Sur la cours Turcot, la rue Notre-Dame prend les traits d'une voie rapide de part et d'autre du boulevard Angrignon. À cet endroit, l'accumulation des voies forme une plage atteignant une largeur variant entre 14 et 18 voies, sur une longueur d'environ un kilomètre. Cela, au lieu de conférer au réseau local une capacité d'établissement, sans réduire sa possibilité de desserte sous-régionale (à la mesure d'une maille formée de boulevards de bonne capacité dans l'axe Est-Ouest, convenant aux patrons et aux débits de circulations accomodés par l'axe 20-720). Notons à ce titre que de part et d'autre du Boulevard Angrignon, une trame est formée depuis la rue Notre-Dame, destinant visant à recueillir le débordement de la 20 causé par le rabattement des boulevards Angrignon et St-Anne-de-Bellevue.

Relevons également que le projet comporte, à ses extrémités, deux mesures de consolidation du réseau local, permettant d'éviter un rabattement inutile sur le réseau supérieur, et d'accroître sa perméabilité: LaVérendrye jusqu'à St-Patrick, ainsi que N-Dame-Ste-Anne-de-Bellevue. Toutefois, les prémisses du projet limitent l'étendue de ce type de solution, adéquate aux déplacements dans l'axe Est-Ouest. La composition d'axes nord-sud (la consolidation d'une maille, en somme) permettrait de désengorger les axes Est-Ouest, comprenant Sherbrooke, et limiterait les rabattement autoroutier entre origines et

destination sous-régionales, voire centrales. Actuellement, on estime à environ 45 000 le nombre d'usager du complexe Turcot qui transitent depuis les quartiers centraux de Montréal, en direction du centre-ville. On conviendra que si le complexe Turcot borde des quartiers centraux qu'il enclave, celui-ci joue de ce fait le rôle de boulevard urbain. Ce fait ne convient ni au rôle de desserte régionale d'un complexe autoroutier, ni à la sous-région du centre vu l'accessibilité immédiate qui pourrait être construite par la consolidation d'un tissu urbain, en parallèle à la desserte sous-régionale plus fine, propres au boulevard. Ainsi, on concevra facilement que *la rapidité et l'inertie de la desserte sous-régionale* (5) forme une autre choix à priori d'aménagement, par opposition à la régularité à la répartition des flux et à l'accessibilité, en guise d'exemple. Encore une fois, les exemples distaux de complétion de la maille locale (devrait-on dire sous-régionale vu son gabarit) font exception à la règle, autant qu'elles la confirment.

Ces prémisses, et le produit de leur traduction vont donc tout à fait à l'encontre des possibilités et des impératifs de la ville, notamment de consolidation du tissu urbain, de création de milieux de vie sûrs, sains, agréables et sécuritaires, de promotion de l'accessibilité de façon équitable et à faible coût, d'utilisation optimale de l'espace et des infrastructures, de valorisation de formes durables de mobilité; donc de contenance du périmètre d'urbanisation, de réduction du besoin de mobilité, et de réduction planifiée de l'usage de l'automobile. Ce faisant, le projet manque de répondre aux enjeux du développement durable, à l'échelle de la région. Il manque également de cohérence, et de conformité avec les principaux documents de planification municipaux et régionaux, à l'égard de l'aménagement du territoire et des transports, de sécurité, de santé et de développement économique. Dans de telles conditions, les prémisses du projet doivent être révisées, et le projet lui-même, entièrement reconfiguré.

La sécurité et la santé

On pourrait envisager cette nécessité sur l'angle du développement durable. On se demande toutefois, vu le caractère extensible du concept, il conviendrait de revenir à des notions beaucoup plus capitales, pour le réinvestir de certains éléments signifiants. Ici, donc, la possibilité même du milieu urbain que l'on qualifie de durable (dense, mixte, polarisé par le transport collectif, traditionnel et sûr) est bien posée par le MAMR (déjà cité):

«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

Les préoccupations pour l'apaisement de la circulation ne sont d'ailleurs pas nouvelles. Durant les années 20 aux Etats-Unis, des mouvements civiques s'objectaient du nombre d'enfants tués (des milliers, annuellement) par l'automobile nouvellement accessible, au cœur de la ville dense d'alors. Aujourd'hui, force est de constater que la création d'un réseau routier Supérieur n'a pas réduit circulation automobile dans les quartiers résidentiels, à commencer par ceux du centre.

Pour bien cerner la nature de cette influence de l'automobile sur les habitants et la forme de la ville, on peut chercher à définir par des termes ce qui, en substance, compromet à tranquillité (la paix) et la sécurité, et que l'on doit apaiser (pacifier). Les trois termes les plus convenables seraient sans doute ceux de danger, de violence, d'incivilité et de danger, attribuables à l'automobile. Il ne s'agirait pas ici de démoniser les conductrices, et les conducteurs, mais de référer aux manifestations prévalantes dans l'espace public, à la nature du mobile, de même qu'à celle de l'espace social et matériel de la ville.

Face au danger posé par l'automobile, les autorités sanitaires adoptent une lecture objective de ses manifestations les plus immédiate, qui n'est pas dénuée d'intérêt. L'une d'elle constitue les traumatismes routiers, l'étude de leur répartition et de leur moyen de réduction. Sur l'île de Montréal, la cartographie réalisée par la Direction de la Santé publique (Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003). Cartographie pour les 27 arrondissements; Patrick Morency et coll.) montre que les abords immédiats d'autoroutes (boulevard Métropolitain, rue Notre-Dame) indique une étonnante dispersion des incidents. impliquant usager motorisés et non-motorisés de la l'aire de diffusion des plus grandes concentration de traumatismes impliquant motorisés et non-motorisés de l'île de Montréal. Suite à cette vaste étude sur la distribution des traumatismes impliquant différents types d'usagers de la route, la DSP amorce sa conclusion comme suit:

«Les résultats de cette étude démontrent que les interventions ne ciblant qu'un site ou une rue en particulier, même lorsqu'elles sont pertinentes, efficaces et bénéfiques localement, ne peuvent vraisemblablement pas réduire de manière significative le nombre total de blessés. Le grand nombre et la dispersion des sites impliqués rappellent la pertinence des mesures s'appliquant à l'ensemble d'une zone ou d'un arrondissement, voire, de toute l'île de Montréal pour améliorer la sécurité routière. On peut citer, par exemple, la réduction de la circulation automobile, les mesures pour diminuer le volume et la vitesse de la circulation de transit («traffic calming»), les aménagements donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes, aux autobus, etc» (p.27).

Cela, tout en précisant que l'étude de distribution ne représente pas le taux de blessé par habitant, ou par déplacement. Les conclusions de

l'étude mettent en lumière l'importance déterminante de la forme urbaine, de même que de la place affectée à l'automobile dans notre société est sanctionnée par la DSP:

«Les interventions pour améliorer la sécurité routière peuvent cibler les facteurs individuels liés aux véhicules, à l'environnement physique ou à l'environnement social <études à l'appui>. Outre l'éducation, l'ingénierie et la législation, qui sont des stratégies bien connues, il importe de rappeler que les politiques de transport et l'aménagement urbain peuvent avoir des effets considérables sur l'occurrence des traumatismes routiers <six études à l'appui>.

L'ampleur des problèmes liés à l'insécurité routière est généralement très sous-estimée. Les bilans habituels ne tiennent pas compte de tous les blessés, ni de la sévérité des blessures ou des séquelles permanentes. La position respective des usagers de la route est aussi rarement prise en compte; l'insécurité routière affecte particulièrement les piétons <la moitié des hospitalisation pour trauma routiers à Montréal> et les cyclistes, notamment en les dissuadant d'utiliser ces modes de transport bénéfiques pour la santé.

L'impact sur la santé de la population de l'insécurité routière et des autres problèmes liés aux transports motorisés (pollution, inactivité physique, etc.) devrait orienter les acteurs concernés vers une remise en question des stratégies de prévention actuelles, et de la prépondérance de l'automobile dans notre société».

(2005: 27)

La réduction de la circulation et la place de l'automobile par les politiques d'aménagement et de transport prend toute son importance à Montréal, où les autorités montréalaises déploient des efforts considérables pour attirer et retenir les familles, afin d'agir sur la composition démographique de l'île; voici des précisions pertinentes, tirées du rapport annuel de la DSP (2006), portant sur les transports urbains.

«Il importe aussi de souligner que les campagnes de sensibilisation et les programmes d'éducation sont peu efficaces pour améliorer la sécurité des piétons, surtout chez les enfants, notamment en raison de la complexité des habiletés en jeu pour traverser la rue»

«En milieu urbain, un ensemble de mesures environnementales visant à réduire le volume et la vitesse des voitures, regroupés sous le terme d'apaisement de la circulation, sont jugées efficaces pour réduire la fréquence des collisions et le nombre de blessés».

(2006: 54)

Ces mesures d'apaisement font d'abord référence à des dispositifs d'aménagement déployés à l'échelle des milieux de vie (quartiers, ou leur maillage aux grandes infrastructures). On notera leur efficacité par

le rapport d'une étude effectuée à l'échelle de quatre pays d'Europe de l'ouest notant une diminution de 53% du nombre de traumatismes dans les «secteurs apaisés», de même que par la mention du faible coût du Taffic Calming (2006: 112). Toutefois, la DSP conçoit fort bien que la place de l'automobile, de même que la réduction de sa circulation relèvent de politiques de transport et d'aménagement conçues à l'échelle de la région.

«Pour freiner les problèmes de santé <le rapport annuel les classifie en quatre catégories: trauma, pollution, sédentarité et exclusion sociale> et la dégradation de l'environnement engendrés par nos modes actuels de déplacement, nous croyons nécessaire de travailler à élaborer et à mettre en œuvre un plan intégré pour réduire le nombre de déplacements automobiles sur le territoire de la ville de Montréal, ainsi que dans la région métropolitaine. Pour ce faire, deux moyens principaux sont à privilégier: maximiser l'offre de transport en commun et de transport actif, et dissuader l'utilisation de l'automobile privée, surtout pour des motifs de travail ou d'étude». Notons que la réduction de la «pression automobile» forme la première recommandation formulée par le rapport annuel.

(2006: 103)

Leur recommandations, à l'égard de la forme urbaine (2006:108,109) font référence aux principes du Smarth Growth, et du Transport Oriented Development, des variantes d'un milieu urbain présentant un tissu consolidé, dense, complexe et polyvalent, assurant une mixité d'activité et de possibilités d'échanges, autour d'une station de transport collectif lourd (du moins structurant pour le territoire).

Cela, en insistant sur le fait que «la ville et la banlieue ne se sont pas étendue en raison d'un besoin d'expansion naturel <mais> d'un ensemble de décisions publiques et privées prises parfois sans trop d'égards aux conséquences à long terme, généralement aux bénéfices d'intérêts particuliers» (2006:108). Cette perspective semble tout-à-fait réaliste, et correspondante à l'effet combiné des politiques du MTQ et de la SCHL (accession à la propriété).

En soutenant le caractère pleinement réversible de cette tendance, la DSP rappelle que «dans la région de Montréal, plusieurs documents de planification ont récemment insisté sur la nécessité de réduire le nombre de déplacements automobile» (2006:103); comme quoi le Plan de transport de la VdM, ultérieur, ne forme pas un précédent exceptionnel. Rappelons enfin qu'en matière de tendances de développement le rapport soutient qu'entre 1998 et 2003, la population de la région montréalaise augmentait de 3%, alors que le parc automobile croissait de 10%. Quant à l'expansion du périmètre urbanisé, entre 2003 et 2008, les demandes de soustraction à la zone agricole protégée totalisaient

plus de 3000 hectares (DSP;2008:12: Cadre pour la sécurité alimentaire).

Dans un autre ordre, d'idée, l'approche normative du MTQ à l'égard de la sécurité routière pose un problème évident. Cela, pas tant par l'homogénéité des configurations qu'elles permettent en théorie, mais du fait que les figures projetées permettent des vitesses bien supérieures aux vitesses indiquées, en plus du fait présent que les conditions routières optimales s'obtiennent par la conformité du milieu de vie environnant (justifiant en partie les démolitions). Pour limiter les vitesses, le promoteur s'en remet à la signalisation routière, alors que la forme même du milieu et des voies portent le «message» opposé. De cet avis, 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. Pratiquement, on constate (et apprend, en classe) que l'animation urbaine a un effet immédiat (et marqué) sur le comportement des conducteurs, contrairement à la signalisation.

Rapports sociaux automobiles, au sein des milieux urbanisés

La sécurité routière ne doit pas être envisagée de façon normative et «newtonnienne», balistique comme le propose habituellement la Table québécoise sur la sécurité routière et la SAAQ, sous l'angle de pertes de contrôle, de collisions entre mobiles ratant leur cible prédéterminée. Elle doit être envisagée de façon culturelle et sociale. 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 deviennent le lieu d'une violence commode, courante mais discrète car construite dans la normalité et la fuite; une violence opposant fréquemment leurs usagers motorisés et non-motorisés. D'ailleurs, soutenons que la violence automobile recouvre les concepts d'intimidation routière, de conduite agressive au sein des milieux de vie mais les dépasse largement. La violence, de façon générale, renvoie au fait de l'imposition d'une force incidente contre la volonté (ou l'instinct d'intégrité physique d'autrui), sans possibilité d'intersubjectivité, ou de négociation. Dans un second ordre, on la trouve dans la systématisation du risque de perte de contrôle. Elle est, de fait, proportionnelle à la disproportion des forces. De ce fait, la violence automobile est une construction sociale, mais également une construction spatio-temporelle, mettant en cause l'inertie d'un mobile, le caractère solide et signifiant de l'environnement, l'écart d'entendement (de perception et de portée des sens) de leurs occupants, et le caractère élastique de la normalité en mouvement. Convenons que le premier ordre de violence s'exprime au sein des milieux de vie marqué des normes sociales (le milieu

urbain), tandis que le second s'exprime à la jonction du réseau rapide et de ce milieu. Convenons aussi que ce constat, et la réflexion qui s'en suit ne signifie pas qu'une majorité de conducteurs adoptent des pratiques violentes, mais fait référence aux manifestations prévalantes dans l'espace public, de même qu'à la nature du mobile et de l'espace social et matériel de la ville.

On peut donc suggérer, d'une part, 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 moeurs, voire du respect d'autrui. Par excellence car la mobilité des objets et positions régis donne lieu à cette élasticité normative, dans des conditions infiniment variables. C'est-à-dire à une recomposition normative continue, de même qu'à l'échappée des lieux où s'exerce le jugement moral, spatio-temporel, et les conséquences d'une erreur. En conséquence, la violence routière est la forme de violence la décelée, et la mieux tolérée par l'État, recouvrant le vocable de conduite dangereuse, d'excès et d'accidents de toute sorte. Il demeure que les repères éthiques les plus stables de la route sont fait du traitement de la route, de l'esthétique, sinon la puissance homologuée des véhicules automobiles.

Si Toyota nous propose un SUV d'exception se métamorphosant en F-16 (publicité télé), l'évolution esthétique du parc automobile, adopte les traits du temple, du véhicule d'assault, de l'ovule et de l'insecte. La puissance objective des véhicules augmente aussi de façon très importante. Selon la DSP,

«de 1984 à 2002, la puissance des véhicules neufs vendus au Québec est passée de 95 à 170 chevaux-vapeur, une hausse de 79%, tandis que le temps requis pour accélérer de 0 à 100 km/h a reculé de 13,5 à 9,7 secondes, soit 28% en moyenne. Ces tendances touchent toutes les catégories de véhicules, même les compactes». (2006: 59)

La taille des véhicule aurait un impact déterminant sur les risques de décès d'un piéton frappé. Selon la DSP (2006: 54), celles-ci seraient de 45 sur 1000 lorsqu'un piéton se voit frappé par une automobile, et de 115 sur 1000 lorsqu'il l'est par un VUS lourd.

Considérant la valeur éthique d'une esthétique et d'une puissance homologuées et adoptées en masse, il importe, avant de promouvoir l'usage de l'automobile comme le fait actuellement le MTQ, d'étudier largement les effets de l'évolution du parc automobile au Québec.

Entretemps, on doit constater que la puissance sacralisée s'est parée de bon goût (de bon droit) à Montréal, et qu'en parallèle, la conduite

«reptilienne» est devenue de bonne convenance. Les grondements moteurs, et d'auto-radio, les démonstrations d'accélération, de vitesse et les rituels d'intimidation sont devenus une part omniprésente de la sociabilité mondaine sur le domaine public montréalais, sinon qu'ils en sont l'expression prépondérante. Une sortie le samedi soir sur les grands axes suffit pour s'en convaincre. Au delà de la sociabilité, le comportement d'un nombre significatif d'automobilistes (accélération, vitesse, négligence) démontre une indifférence complète à la vie humaine et sociale environnante. Si bien qu'au sein des milieux de vie, et de façon certaine, on doit constater que l'automobile est devenue le vecteur le plus important de danger urbain et sa conduite, la forme la plus répandue de déviance normative et de violence urbaine.

En cela, on assiste à une réactualisation de la violence sacralisée, faisant l'objet d'un rite, ou d'une (re)construction socialement cohésive et régulée, à travers l'automobile. N'étant pas sociologue, je ne peux que suggérer une relation entre ce phénomène et le repli sécuritaire actuel (post-911), par lequel notre société accepte désormais la rupture des liens et des droits, et légitimise des formes continues de violence interne). Alors que, depuis les années 80, l'automobile assurait la traduction éthique et esthétique d'une quête rationnelle (comme objet d'expériences ingénieuses plus ou moins sympathiques et futiles), l'automobile se trouve actuellement au cœur d'une transformation sociale de grande ampleur. Cette transformation est celle du civisme, vers l'ensauvagement. D'un point de vue urbanistique, elle s'effectue face à la possibilité même de la ville (d'un point de vue social et matériel), et dans la prépondérance du droit de passage sur le droit d'occupation et d'appropriation de l'espace public.

Si bien que les nouvelles moeurs sont construites sans entendement, avec moins de discernement, au détriment des personnes occupant librement, par la parole (de façon citoyenne et démocratique) 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, encore une fois, 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 de l'État jouent un rôle éthique fondamental et structurant. En exerçant ou non le contrôle qui lui revient sur les modes de la mobilité, mais aussi en concevant, d'un point de vue esthétique et fonctionnel, le lieu d'expression du pouvoir que donne l'automobile à l'individu sur la société. En démolissant le tissu urbain pour construire les voies rapides (12000 logement à

Montréal, historiquement) et en attribuant un statut à ces ouvrages, où les limites minimales (de vitesse, d'usage) tiennent l'exploit en obligation.

Ainsi, la place et le statut attribué à l'automobile par les infrastructures de transport et, accessoirement, par les ressources étatiques lui étant allouées constituent, vu l'évolution actuelle de la société, le principal problème de sécurité routière. Cela, autant car les infrastructures routières sont au centre de la construction des rapports sociaux (dont la conduite est une forme) dont dépendent la sécurité routière en milieu urbain, que par la demande de mobilité qu'elles induisent. À tous ces égards, il me semble inconcevable que l'Étude d'impact du Ministère des Transport n'aie tenu compte de l'effet de la circulation automobile sur le réseau local, et dans le milieu de vie local. Qu'elle n'aie pas retenu le climat social (mais le climat sonore) comme «composante valorisée de l'environnement»

Coexistances entre environnements urbain et rapides

Il est bien admis que les voies autoroutières exercent un effet débilissant sur le tissu urbain et les conditions de vie des quartiers centraux qu'elles traversent: leur nuisances dévalorisent le cadre bâti, nuit de façon notable à la santé des populations, tandis que leur logique de desserte entraîne des activités, des modes d'établissement incompatibles à l'échelle des milieux compacts et dotés d'une complémentarité locale d'activités civiques, résidentielles et commerciales. D'ailleurs, l'expérience démontre que la construction du corridor autoroutier sud entraîna l'exode des ménages les mieux nantis (les plus mobiles), et la déliquescence des artères commerciales sous-régionales (Sainte-Catherine, Ontario, et Notre-Dame). Enfin, notons que la réduction du débordement de circulation, depuis la voie rapide dans les quartiers centraux n'est que de courte durée. Dans le cas du projet d'autoroute Notre-Dame, période avait été évaluée à 10 ans, si j'ai bonne mémoire. Après quoi la congestion donnerait lieu à un accroissement net du transit local.

La «logique» autoroutière pose un problème de sécurité autour des environnements rapides. Ces environnements comprennent le réseau et ses voies proximales, d'entrées, de sortie, de service et, dans une bonne mesure, les voies «collectrices»; alors que la logique autoroutière, fluide et balistique, est produite par la configuration «anti-résistance», des voies et affluents, l'intégration aux flux existants (vitesses minimales). En ce sens, elle est produite par la négation complète du droit d'occupation de la voie, fondement de l'urbanité, ou des conditions qui prévalent encore au sein des milieux de vie. Le tout

visant essentiellement à assurer l'ordre réciproque des mobiles, et la cohérence des «mises en et hors orbite» que consiste l'entrée sur le réseau, et sa sortie à des vitesses minimales, et minimales.

Autour des environnements rapides, les usagers non-motorisés sont sujets aux pulsions des conducteurs pouvant s'exprimer plus librement, et discrètement que sur la voie urbaine, de même qu' à une plus grande possibilité de perte de contrôle (vu l'inertie du mobile délaissant le réseau, ou s'y engageant). Ici, suggérons que la proximité spatiale du conducteur au réseau autoroutier soit spatiale, mais aussi temporelle, puisque l'ajustement de la conduite repose avant tout sur l'ajustement des perceptions environnementales. C'est-à-dire sur la lecture des propriétés culturelles et physiquement contraignantes du milieu, mais aussi du comportement des autres mobiles qui le parcourent. En ce sens, l'ajustement des mœurs de conduites est un phénomène élastique et mimétique, socialement et spatialement construit. Puisque le Complexe Turcot est défini par le MTQ comme un ensemble assurant la mise en relation entre le réseau supérieur et le milieu local, se pose le problème qui consiste à concevoir des figures de médiation (sociales-spatiales) répondant au processus complexe de pacification de la conduite autoroutière, ou de construire des infrastructures permettant une circulation non-violente.

La dangerosité accrue des voies artérielles et collectrices pour les usagers non-motorisés est attestée par la Direction de la santé publique. Ainsi, les voies primaires comptent pour 28% des piétons blessés, les collectrices pour 23% des piétons blessés, alors que l'ensemble du réseau local en compte 19%, entre 1999 et 2003 à Montréal. Parallèlement, les artères seraient, à volume de trafic égal, environ trois fois plus dangereuses que les rues locales. Faut-il s'entendre sur le statut des voies, qui n'est pas toujours afférant aux nombres des accès dans les secteurs centraux.

La sécurité et le civisme: fonction des conditions urbaines du cadre de vie

La planification d'infrastructures implique de prendre en compte les rapports continus et problématiques entre usagers motorisés, et non-motorisés de la voie. Elle implique également des préoccupations fondamentales à l'endroit de l'expérience objective et subjective entre les usagers non-motorisés au sein de milieux structurés par l'infrastructure même. Nous essaierons d'anticiper la nature de ce champ d'interaction, et ses conséquences sur la sûreté de l'environnement, à partir d'un rapport de la Ville de Montréal visant les pratiques d'aménagement permettant d'améliorer la sécurité des femmes et de tous. Dans ce document important, Sophie Paquin (PhD, Urb, maintenant urbaniste à la DSP de Montréal) et son équipe livrent une foule de recommandations mettant en cause la configuration de la ville, la perception et

la compétence environnementale, de même que le lien social et les conventions qui en sont l'objet. On y réfère également à l'effet de l'incivilité.

Le document se veut réservé quant à l'effet déterminant de l'environnement, bien que son effet structurant sur les conditions sécuritaire apparaisse indéniable:

«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 (démocratique, s'il en est) influe sur l'autonomie et la compétence des personnes, de même que sur le partage de valeurs communes. À l'égard de la forme urbaine comme donnée, plusieurs géographes s'intéressant au comportement humain établissent clairement la fonction éducative et normative de l'environnement construit. Par exemple, selon Parazelli (géographe, UQAM), c'est en s'appropriant les lieux publics en fonction de leur teneur sociosymbolique, en magnifiant celle-ci que les jeunes de la rue qu'il étudie tentent de s'inscrire dans un processus de réalisation de soi: «Dans le contexte actuel de la crise normative, l'espace et son appréhension esthétique représentent un point d'appui psychosocial fondamental de la structuration identitaire car c'est par l'appropriation de lieux (si elle perdure dans le temps) que l'individu peut accomplir et stabiliser un processus d'identification» (2000: 199). Mentionnons que suite à l'appréhension spatiale, la représentation mentale de l'espace permettrait à l'individu d'organiser les fondements de son univers normatif (2000: 195, 214). Autrement, de façon plus générale, Le paysage, tel que le propose Johnston, ou encore, Gesler «réfère à l'apparence d'une région, en référence particulière au processus sociaux, culturels et politiques qui forment les lieux» ou se conçoit, «comme un document social qui produit et soutient une signification» (Cités dans S. Wakefield et al. 2005, p. 300). Ces formulations rendent bien compte de la relation réciproque qui s'établit entre l'environnement comme produit socio-culturel, et comme référent structurant (et porteur dans le temps) d'un point de vue social et culturel. Cela, précisément par l'entremise

combinée de la dimension paysagère de l'environnement, et sa fonction contraignante (vu son caractère fini).

Ces éléments conceptuels permettent de saisir la portée environnementale d'un énoncé comme celui-ci: «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).

Ils permettent, et demandent aussi de reconnaître une différence fondamentale entre l'environnement coutumier, dont les marqueurs (repères du civisme ou de l'intimité, rideau, inscriptions, art, traces d'un soin) et la figure (distances de voix, de pas, ouvertures, pluralité d'avenues, loges, point de fuite, cadre) inscrivent l'individu dans une organisation sociale, et les environnements fonctionnels qui l'en distancie, ou dissolvent les termes de cette organisation. C'est-à-dire qu'ils livrent l'individu à lui-même, à ses propres constructions émotionnelles ou cognitives. Cette fonction aliénante, d'un point de vue sociétal, est d'ailleurs au cœur de la critique largement partagée formulée aux espaces fonctionnalistes ou modernes voulant assurer une lecture (et l'exécution) exacte et ordonnée des fonctions de la ville par ses habitants; fonctions définies alors comme habiter, se déplacer, travailler, se recréer.

Dans plusieurs pays, l'acuité de ce reproche conduisit à un constat d'échec, face aux propriétés socialement dégradantes de l'espace fonctionnaliste, lorsque habité par des groupes homogènes, ou l'étant devenu par influence culturelle. Cela bien sûr, vu les «choix» de localisation économiquement contraints de leurs résidents ou, comme en France, depuis l'échec des politiques étatiques de sélection résidentielle devant assurer (contraindre et construire) la mixité sociale. Aux USA, ce constat d'échec fut suivi par la destruction entière de quartiers modernes, comptant des dizaines de milliers de logements. En France, plus récemment, la crise des banlieues plaça les autorités de la république entre le choix de procéder à des opérations de nettoyage social (au laveur pression), ou à des mesures intenses d'intégration sociale. À Toronto, la dégradation du grand ensemble de Regent Park, qui conduit à sa récente démolition relève d'un phénomène tout-à-fait similaire. Notons d'ailleurs qu'en matière de structure et de paysage, ces quartiers modernes et fonctionnellement ségrégués (parcs domiciliaires, parcs industriels ou de loisir) sont intimement liés à la voie rapide, dans un ensemble conceptuel et paysager unifié. Par opposition, la valorisation des quartiers urbains traditionnels qui a cours dans les villes d'occident tient bien à la qualité (sûreté, convenance) de vie conférée par les attributs coutumiers, liant l'espace à ses formes de sociabilité formant la typologie architecturale. Celle-ci, d'ailleurs, étant construite de façon normative et traditionnelle (par l'épreuve de l'usage).

Au chapitre de la différence entre environnements fonctionnels et coutumiers (ici appelés polyfonctionnels, bien que la valeur traditionnelle, c'est-à-dire coutumière de ces quartiers soit prépondérante au propos), traçons un parallèle intéressant avec le rapport de la VdM:

«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.»

Dans ce contexte, il est plus aisé d'apprécier la dimension socio-comportementale (voire psychosociale) immanente aux six principes d'aménagement sécuritaire adoptés par la Ville de Montréal qui, pour la plupart, font référence à des éléments objectivement identifiables de l'environnement. L'énoncé de ces principes est rapporté en annexe 1.

À l'intérieur de ces principes, plusieurs termes méritent une attention particulière pour leur portée sur l'aménagement urbain. Celui d'*appropriation*, par exemple fait référence à la possibilité d'occupation spatiale, de projection et de représentation de la pensée ou de valeurs affectives appartenant à la fois à l'espace et aux collectivités. L'*accessibilité* piétonne renvoie à une continuité, à une proximité immédiate de ce qui est vu; elle implique l'absence de murs aveugles, de plans libres mais interdits et aveugles, comme une voie rapide courbée et entrecoupée de talus. Plus globalement, l'*accessibilité* fait référence à la proximité et à la complémentarité d'origines et de destinations dans l'espace permettant la mobilité; le concept renvoie donc à la forme, aux caractéristiques de l'établissement, à la présence et à la distribution d'activités autant qu'à la mobilité. La *lisibilité* de l'espace est on ne peut mieux définie, comme étant «la caractéristique d'un ensemble bâti dont les plans et l'idée directrice peuvent aisément être compris à partir des vues qu'il offre de l'extérieur». Elle permet de se situer: elle se pose en condition d'attribution d'un sens aux lieux, de leur appropriation, et d'une interprétation conjurant le sentiment d'enclavement, et d'insécurité. La *gestion fine de la mixité* fait essentiellement référence aux activités, et à

la typologie des bâtiments qui les assurent. Elle donne l'illustration de l'échelle, des qualités d'occupation, d'usage et d'accessibilité attendues d'un environnement sécuritaire. Cette fine gestion conditionne l'accessibilité, et la construction d'une animation informelle. Ainsi, la notion d'*affluence*, ou de *capacité de réponse des secours*, recouvre aussi le concept de *surveillance informelle*. Paradoxalement les auteurs définissent l'affluence comme une fonction des qualités d'occupation permises par une mixité fine, plutôt que comme une fonction de la circulation. L'affluence implique donc d'«avoir affaire», mais dans le côtoiement informel et répété rendant possible la création de liens de confiance. C'est en cela qu'elle recouvre la *surveillance informelle*, ou «autosurveillance naturelle» importante aux auteurs, dans la mesure où elle est empreinte d'un *sentiment de communauté*, et se déroule sur le territoire des coutumes et des mœurs communes. Ce climat, produit dans la réciprocité constructive de l'espace et de la société (décrite plus tôt par sa fonction paysagère), désigne et produit le civisme. Au contraire, l'appropriation par des *groupes homogènes*, le cours et les traces de *l'incivilité*, de même que l'*isolement* et la *dissimulation* peuvent, dit-on, faciliter les comportements illicites, ou accroître le risque d'une agression. Enfin, la *vue*, et l'*audition* doivent être assurés, notamment de et depuis les lieux ou dispositions proprement rassurants.

Ces principes font donc référence aux fonctions contraignantes et paysagères (référentielle et documentaire) de l'environnement. Selon leur traduction, l'espace (au sens purement topographique) sécuritaire doit limiter l'enclavement, ouvrir et accroître la profondeur des champs visuel et auditif, assurer la continuité, la lisibilité spatiale de façon à permettre l'anticipation des événements, de voir et d'être vu, de savoir où l'on va, et à connaître le territoire pratiqué; de façon à ne pas permettre les cachettes discrètes, ou la composition de normes clandestines; afin de procurer un sentiment de sécurité, et de faciliter l'atteinte des secours. Ensuite, plusieurs options (économiques et commodes) d'accès doivent être offertes, de façon à échapper aux parcours prévisibles et obligés (dont les assaillants sont friands). L'environnement sécuritaire doit être habité, animé et achalandé (vu l'efficacité de la surveillance informelle), de même qu'en continuité visuelle aux lieux de l'obligation citoyenne, et du cours des normes sociales (en continuité visuelle à l'espace urbain coutumier).

D'autre part, mais toujours du point de vue des principes énoncés par Paquin et son équipe, la fonction sécuritaire du milieu urbain coutumier (autrement appelé traditionnel), porteur (producteur) de civisme apparaît une évidence. Encore une fois, car le milieu de vie urbain dispose de représentations sociales, et les transmet par sa fonction paysagère et structurante. La fonction sécuritaire d'un tel environnement permet sans

doute à Paquin et son équipe d'affirmer que: «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» (p.20). Dans la mesure où l'incivilité est définie par «des offenses aux normes sociales qui permettent à une collectivité de vivre harmonieusement» (p.20), et dans la mesure où le vide de propriétés socio-spatiales proprement civilisatrices forme le terrain de l'incivilité, ou de composition d'une sociabilité clandestine. Pratiquement:

«sans une animation ayant pour objectif de favoriser la fréquentation de la place par l'ensemble de la population locale, celle-ci risque fort d'être appropriée par des groupes homogènes (comme des jeunes se livrant au commerce des drogues et à la destruction du mobilier urbain), créant ainsi un sentiment d'insécurité certain chez les résidentes et les résidents et une désertion de ce lieu» (pp.25,26).

Cela, considérant que «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» (p.21).

Notons au passage que les contours de l'incivilité ainsi définie recouvre la forme de l'intimidation et de la violence automobile (du fait de l'imposition d'une force disproportionnée sans entendement possible), construite dans la discrétion et la fuite.

Compte tenu de la fonction éducative ou référentielle, et structurante de l'environnement sur les normes et les mœurs, les conditions sécuritaires ou civiles auxquelles réfèrent les principes visent la création de lieu (de milieux) assurant la construction de sens commun, l'appropriation des lieux, des rapports sociaux *mobilisant la réciprocité humaine, dans les conditions d'animation proprement urbaines. Nous reviendront sur la traduction urbaine de ces principes d'aménagement.*

On m'excusera, j'espère de m'étendre en autant d'explications: il m'est permis de croire que les concepteurs du présent projet n'ont compris qu'une fraction de ces notions. Car le projet du Complexe Turcot construit essentiellement toutes les conditions adverses à la sécurité des personnes résidant au sein de son milieu d'accueil. Du moins, en fonction des critères ci-mentionnés. En premier lieu, le projet forme une succession de murs aveugles (d'un aborde vue axial) ou encore, longitudinalement, un mur relativement continu donnant sur plusieurs directions, et dont la pénétration s'effectue par des percées qui sont autant d'enclaves. Formant tantôt une succession de six viaducs (sur la rue Notre-Dame), tantôt la succession de bretelles d'accès et de viaducs (au boulevard la Verendrye et à la rue St-Jacques), sinon une vallée enclavée entre falaise et talus (la rue Pullman et la piste de transport actif) longeant les voies rapides, et adoptant ses rayons de courbures (rapides) sur une distance approximative de 600 mètres avant de s'insérer entre la voie ferrée et la falaise. Aucun établissement, aucune appropriation, aucune surveillance informelle, voire aucun appel n'est alors possible. Le projet crée des parcours obligés où la continuité visuelle fait souvent défaut, où les cachettes sont multiples. Les trois «tunnels à crénaux» ainsi formés peuvent atteindre des longueurs s'approchant de 80 mètres sur l'axe multifonctionnel St-Rémi-Pullman, et 120 mètres sur l'axe Notre-Dame.

Sur les axes locaux principaux, vu la largeur des talus et des voies d'accès «asymptotiques» on constate la longueur des segments de voies où l'établissement demeure impossible, aux endroits mêmes où les usagers voient leur passage le plus contraint, leur capacité d'anticipation la plus réduite, et la surveillance informelle la plus improbable.

Il est notoire de constater que les plans d'intégration urbaine ne comportent aucune échelle graphique. On serait alors à même de constater l'ampleur des structures qui, dans le cas du secteur Turcot, inscrivent l'usager non-motorisé dans un environnement à part entière. Par opposition à l'espace euclidien de la ville occidentale, le milieu autoroutier offre pour principal repère le développement de ses propres courbes, où l'espace se construit mentalement de façon purement cinétique (par glissements de points de fuite), à une échelle 20 fois plus grande que celle de l'usagère non-motorisée. Dans ces conditions, l'exclusion de tout repère coutumier (malgré l'habitude de la falaise), et la discontinuité visuelle depuis l'environnement coutumier (des mœurs et du devoir civique) entraîne une désorientation ainsi qu'une insécurité qu'il est possible de ressentir sous l'échangeur actuel (d'ailleurs exploitées par Denys Arcand dans «Love and Human Remains»). À laquelle s'ajoute ici une impression d'emprisonnement... Dans un environnement qui échappe à l'appréhension.

Traduction des principes d'aménagement sécuritaire à celui de la ville.

En termes d'aménagement, les six principes contenus dans le Guide d'aménagement urbain sécuritaire revêtent un caractère pratique. Mais on peut poursuivre l'exercice de mise en pratique à l'égard de la composition de formes urbaine proprement sécuritaires et civilisatrices. En voici donc quelques conditions, décrites au meilleur de ma connaissance.

La *consolidation du tissu urbain* en est une condition minimale. C'est-à-dire la continuité relative et la mise en cohérence des types de bâtiments (de leurs attributs esthétiques et d'usage) entre eux, de même que leur mise en rapport à l'espace ouvert ou public de façon à le définir. La *densité*, la *diversité* et la *polyvalence du cadre bâti*, et la *complémentarité des activités* qu'il peut alors accommoder en forme une autre. En dépendent l'achalandage, et l'animation informelle de la ville. À condition de la mise en relation des bâtiment à la voie publique, c'est-à-dire leur proximité plus ou moins immédiate, leur appartenance partagée à la voie qu'ils définissent. Surtout si cette mise en relation s'effectue de façon médiatisées, par des repères culturels et espaces habitables intermédiaires (façades de bâtiments, porches et jardins frontaux, mobilier urbain, auvents, terrasses ou même trottoir, tatouages du jeune sans logi, etc).

Encore une fois, retrouvons *la qualité habitable et socialement qualifiante des zones médiales et des frontières* qui en forme une troisième. Typiquement, l'appartenance commune de ces espaces frontière est irrévocable, sinon praticable et négociable. Ceci, et leur caractère habitable permet d'imposer des limites de façon non-violente. La plus importante d'entre elles étant celle séparant l'espace public de l'espace privé (d'ailleurs abolie dans l'environnement fonctionnaliste qui ne comprend aucun média), puisqu'elle permet la construction d'un espace inverse aux bonnes mœurs qui soit socialement acceptable. Une forme urbaine ainsi faite, animée informellement et dotée d'espace de négociation agréables donne lieu à une intersubjectivité, à la naissance de coutume, et d'une confiance mutuelle.

La hiérarchisation de la trame de rue ou de l'espace ouvert en forme une quatrième; c'est-à-dire l'attribution d'un statut mais surtout la construction de qualités spatiales permettant de voir coexister l'occupation du domaine public, l'activité et les flux de circulation; de grader et de spécifier leur dominance respective. Cela assurant du coup un type d'accès et de transaction convenant aux activités permises par

les bâtiments. Aux activités civiques grand recul depuis les voies (rassemblement), grandes avenues, (pluralité sociale, monumentalité) et l'intelligibilité du plan. Aux activités commerciales circulations importantes jointes aux fonctions de séjour, à même le domaine public. Aux mœurs intimes, replis courtois. Aux mœurs sauvages espaces sacrés, mais socialement stabilisants, signifiants, solidaires et rassurants. Donc convergence (nœuds viaires, galeries et cloîtres, galeries marchandes, orientation du bâti profane vers l'espace sacré), présence de saillances topographiques hautement chargées d'un point de vue symbolique ou encore, représentation essentialisées des principes assurant l'ordre ou la continuité (toits verts, ogives, fontaines, échangeurs routiers). Notons que les lieux sacrés sont typiquement dotés d'une esplanade, ou parvis attenant, et sont des lieux assurant, et rassurant le séjour en commun.

En plus de modalités d'accès immédiat plus ou moins singulières aux fonctions ou activités permises, *l'articulation entre activités, composantes du tissu, ou fragments de ville* forme une cinquième condition de la construction de lieux sûrs et civiques. Cette articulation s'effectue principalement par le raccordement des voies (formant une trame de géométrie variable), par la composition des voies (le boulevard étant par définition une voie de limite ou de suture urbaine sur laquelle nous reviendront), et par l'orientation et les correspondances volumétriques des bâtiments. La perméabilité de la trame ou la fréquence du raccordement des voies entre elles rend possible une gestion fine de la mixité (complémentarité locale) des activités et usages possibles, en plus d'offrir une diversité d'itinéraire possibles.

Ces conditions étant elles-mêmes garantes de l'achalandage, de la disponibilité du secours, de la surveillance informelle, et de la construction d'itinéraires non-prévisibles (conditions sécuritaires). Conditions auxquelles contribuent le caractère immédiat des bâtiments à la voie et l'espace public, un système cohérent assuré par l'appartenance, le rappel et la correspondance des rapports volumétriques et du statut des bâtiments entre eux, des bâtiments aux voies, ainsi que des voies rapprochées entre elles. La profondeur des vues et la continuité (périodicité) de quelques repères y contribuent également.

D'autre part, l'articulation des bâtiments ou fragments de ville s'effectue par des mise en cohérence semblable; on notera ainsi, dans la plupart des quartiers, une mise en cohérence de l'école, de l'église et des équipements communautaires; ces bâtiments définissent des aires de rassemblement et partagent des services. Parfois s'y rapportent une gare et une rue commerciale tirant profit de l'achalandage. Notons que

l'articulation des composantes du tissu urbain ainsi formé contribue foncièrement à sa lisibilité.

Les propriétés urbaine durables, d'un point de vue reproductif

Il importe de considérer la composition urbaine d'un point de vue dynamique, et auto-perpétré. En ce sens, la co-occurrence des cinq conditions décrites précédemment «intègre», produit une sixième condition de la formation d'un environnement sûr et civil. Elle consiste en *sa capacité de situer la personne à l'intérieur d'un tout cohérent, de médiatiser les initiatives de valorisation, appartenances et expressions diverses, et de susciter l'investissement affectif et politique de ses usagers.*

Car de ces conditions dépendent à la fois l'intérêt, la pluralité et la cohérence de l'investissement, immobilier, industriel, institutionnel et affectif. En dépendent la capacité d'appropriation et de marquage symbolique, la compétence, de maîtrise et de soin des usagers envers, dans ou sur leur milieu. D'elles dépend également l'équilibre entre les conditions endogènes et exogènes de développement ou encore, entre l'authenticité d'un milieu et sa propriété d'innovation. En dépend donc le renouvellement des conditions civiles et sûres décrites précédemment et somme toute, la fertilité économique du milieu, ainsi que la tolérance mutuelle de leurs occupants.

On insistera donc sur les qualités d'habitabilité, de «médialité» (propriété liante des espaces d'expression sociale d'appartenance négociée et partagée) et de lisibilité du cadre de vie. qui mettent en relation l'investissement affectif et capital au sein d'un milieu, notamment sur des bases intersubjectives.

Notons que, sur l'assise élémentaire formée des conditions les plus objectives et structurelles d'un milieu de vie sûr et sécuritaire (celles d'une structure urbaine continue, complexe, ouverte, dotée d'accessibilité et de mixité évoquées en premier), ces trois qualités permettent la construction et la négociation d'une pluralité de sens (connotation, interprétation), la mise en cohérence informelle et la continuité des initiatives de valorisation qui en découlent, à plusieurs échelle intercalées. On retrouve ici le principe de la gentrification urbaine, lorsque des parties appropriables de la villes se distinguent exagérément de d'autres, formées de parcs expropriables.

Ces qualités les plus «fines» des milieux de vie urbains sont donc à la base du développement urbain durable. Car d'elles dépendent la reproduction de la ville, et des qualités socialement qualifiantes et informelles de l'urbanité.

Bien que l'utilisation efficiente des ressources soit partie intégrante du développement durable, le développement urbain durable est d'abord fonction des processus liant espace et société, dont les constituants appartiennent aux deux phénomènes. La transmission culturelle (alimentation, normes de sociabilité et façon d'être, légendes etc.), la tolérance, la diversification et la mise en cohérence des motifs de valorisation des fragments du territoire, la compréhension du produit et du contexte d'investissements antérieurs, la pénétration des repères éthiques dans la production industrielle (biothéchnologies, notamment), l'adéquation culturelle de la technique sont toutes des dimensions de la durabilité, et de la sûreté de tout développement. Elles conditionnent la justesse et les bénéfices communs des investissements, l'intégrité des assises naturelles et culturelles de la société, la désuétude des biens manufacturés ou leur possibilité (l'intérêt) de conservation et de remise en circuit.

Or, les propriétés dont il est ici question comportent toutes des dimensions spatialisés, inscrites dans le monde qui nous entoure. La densité de leur présence (et prégnance) territoriale est d'ailleurs ce qui fait l'intérêt touristique d'une ville et, en ce sens, sa capacité d'évoluer, de se reproduire sur elle-même au lieu de se fuir. Elles font la richesse de l'environnement urbain mais sont exclues de l'environnement fonctionnel, fonctionnellement ségrégué (le parc résidentiel, ou industriel, la voie rapide dédiée). Exclues également des conditions dans lesquelles la société est en fuite de sa propre histoire, de la troisième à la quatrième couronne résidentielle péri-urbaine.

Sur cette question de fuite (d'éclatement de la forme urbaine), la question de fond «où suis-je» dans un tout plus grand et cohérent possède une dimension ontologique: «Qui suis-je» est aussi «Qui suis-je dans le monde». La situation (sa propre localisation consciente) dans un système dynamique et fécond est proprement rassurante: l'anticipation des influences ou forces extérieures nécessite la conception d'une place occupée dans un système social et spatial relativement ininterrompu bien qu'articulé (voir plus loin, l'enclavement). Les choix résidentiels procèdent d'ailleurs principalement de cette réponse. La simple présence de ces forces externes (socio-économiques, culturelles porteuses de capitaux), mais de façon non-violente est d'ailleurs nécessaire à la capacité de se définir, de se projeter, voire de sentir l'existence. La capacité de se situer dans un tout lisible, sûr et intelligible forme donc une condition de l'appropriation, de valorisation, de l'investissement monétaire et affectif et politique... Surtout si cette lisibilité, et cet attachement s'étendent aux processus de constitution (composition du cadre de vie, processus de gouvernance,

structure industrielle, etc). Pour l'investisseur étranger, pour le jeune plus ou moins sûr de sa place, ces qualités de l'espace civique et de la société deviennent déterminantes. Leur évidence immédiate, offerte par l'environnement urbain offre à ce titre un avantage indéniable.

L'investissement immobilier étant un phénomène mimétique, et l'investissement productif étant un phénomène synergique (synergie industrielle), la lisibilité (disposition publique d'information, intelligibilité du plan et des processus dynamiques de reproduction) est déterminante à leur continuité, à leur concomitance... À la consolidation du tissu urbain comme au développement économique. Et entre ces deux termes se trouve la revitalisation urbaine, reposant sur une qualification conjointe et mutuelle des personnes (compétences, santé, culture) et du territoire.

Trois constat pour une production urbaine durable

Cet exposé permet de faire trois constats: le premier est que l'application des principes d'aménagement sécuritaire à l'aménagement du cadre de vie en commun recouvre en fait les principes mêmes de la composition urbaine, excepté son acception fonctionnelle, ségréguée ou simplement agglomérée. C'est-à-dire qu'elle donne lieu à la production de tissu urbain, en accord avec la culture et les usages d'une société. Elle nécessite une fine compréhension des rapports liant figures spatiales et rapports sociaux, et mobilise leur termes communs.

Le second est que l'application de ces principes produit un milieu de vie favorisant leur reproduction, et sa propre pérennité. Cela, avec moins de contraintes que les certifications, ou les injonctions activistes du développement durable. Bien sûr, la ville s'oppose aux dérives autoritaires, et promeut la tempérance politique et l'ouverture.

Le troisième, espérons-le, est que la composition d'un cadre et d'un mode de vie urbain offre une réponse adéquate aux enjeux et préoccupations de notre société contemporaine occidentale... Québécoise. Pourvu qu'il maintienne l'équilibre de ses conditions civilisatrices, sanitaires, en plus de rapports culturellement qualifiants et équitables avec le monde agricole. Notons, à titre d'information, que les cinq premières conditions matérielles que j'évoque ici recouvrent très largement les concepts du développement urbain durable largement explicitées (et imagées) par l'organisme Vivre en ville, qui fait une large place au rapport intime liant transports et forme urbaine.

Un projet d'aménagement du 21 siècle est un projet d'aménagement répondant aux enjeux sociaux et spatiaux actuels et anticipés, à partir d'une conception du développement durable qui incorpore les termes de ces enjeux contemporains et anticipés. Enjeux faits de replis ou d'ouverture à la différence ethno-culturelle, d'anomie sociale, de pluralisme culturel mais de clientélisme politique, de perte de contrôle éthique du développement technologique et biotechnologique, d'abstraction des échanges économiques, de désœuvrement (rupture des circuits économiques et disqualification sociale) et de fraude, de consommation incommensurable, de possibilités et de risques technologiques incommensurables. De concurrence entre l'énergie vouée au transport et aux rendements agricoles dans un monde affamé.

À une époque où la capacité productive (y compris agricole) est théoriquement assurée, mais où les mécanismes spatiaux-culturels informels (formant le degré de perméabilité des frontières des classes socio-spatiales, notamment via les choix de localisation) n'assurent pas pleinement le rôle distributif et constructif que l'on soutire aux institutions (partage des richesses, enseignement, soin).

Enjeux d'éclatement de la forme urbaine, de dilapidation des terres agricoles du St-Laurent, d'épuisement des ménages, d'institutionnalisation des aînés et de négligence des enfants, de réseaux devenus des lieux habitables (vu le temps croissant qu'on y passe) mais violents; d'instrumentalisation et d'appauvrissement culturel de l'environnement urbain (ou péri-urbain); encore une fois de désœuvrement, de fragmentation sociale et de concentration des richesses (ou de leur circulation en circuit fermé) à l'échelle régionale, de mobilité obligée, et d'accès limité. De manque de communauté de sens et d'intérêt.

Enjeux pouvant être lus comme autant de conditions sociales spatialisées d'un système non-viable, éclaté et dispendieux à l'échelle d'une région comme Montréal. Bien qu'ils mettent en cause une foule d'éléments (technologies et rapports de production, évolution démographique), une intervention résolue sur la forme urbaine, partant de formes souhaitées de vivre ensemble peut y répondre adéquatement. La création de circuits économiques courts et à l'intérieur de réseaux de confiance coutumiers, la proximité des aînés et la valorisation de leur savoir, la réduction des temps de déplacement, du gaspillage énergétique, de même que la valorisation du temps de déplacement, la réduction des intermédiaires commerciaux (agricoles notamment), et la sauvegarde des terres agricoles, de même que le maillage de l'industrie du savoir à l'économie manufacturière (orientation de la CMM) sont toutes des dispositions à forte teneur aménagiste.

Cet exposé a donc pu, je l'espère, faire la démonstration selon laquelle les conditions sociales et spatiales de l'urbanité se conçoivent mutuellement, et apportent une réponse aux enjeux du développement durable ainsi conçus.

Quelques précisions sur l'enclavement

En audience, les commissaires ont cherché à comprendre l'importance de l'enclavement.

L'enclavement peut être conçue comme l'action de ruptures, de discontinuité ou de limites sur la définition d'un territoire, ou sur la mobilité. En ce sens, elle n'est pas nécessairement vécue de façon défavorable. L'insularité de Montréal contribue à la définition de plusieurs projets politiques, tandis que les résidents de Ville-Mont-Royal semblent s'accommoder des clôtures (relativement perméables) qui séparent leur quartiers résidentiels de Parc-Extension ou de l'autoroute 15 les séparant des secteurs industriels limitrophes.

En ce sens, les frontières des territoires jouent un rôle aussi bien ontologique que physique; elles sont liée à l'identité d'une collectivité, autant qu'aux possibilités de pratique du territoire. C'est ce que propose la géographe Sarah Wakefield (2005), dans son travail sur la géographie du risque industriel, et l'évolution des secteurs industriels dégradés. L'auteure propose que la réputation, les frontières voire le sens des territoires urbains sont construits et validés à travers des processus d'hégémonie et de résistance (de négociation), afférent principalement aux rapports de production ou à l'évolution de la structure économique. En contrepartie de ce processus, l'auteure suggère que «les perceptions négatives peuvent avoir un impact sur l'allocation des ressources [...] par la stigmatisation qu'elles induisent [...] (ce) qui démunie davantage les individus et communautés en limitant le support social extérieur au voisinage et en limitant l'investissement économique régional. Ce qui, en retour, influe sur l'état de santé des populations» (2005: 309 ds Health&Places).

Ici, ces mécanismes liant image et structure du territoire mettent en cause des dimensions proprement sanitaires, et influent directement sur la santé. Cela, en liant la perception du risque, l'identité sociale des territoires, l'attribution de traits moraux aux lieux et aux populations défavorisées (lieux et personnes étant pris simultanément, par identification), et la sécurité ontologique des résidents et des usagers des lieux dévalorisés. Ainsi, d'une part, ces lieux ne recevraient pas l'investissement nécessaire à leur qualification, et décourageraient la fréquentation informelle de résidents «extérieurs», y compris des membres de la famille, ou les personnes dotée de capital culturel plus développé. D'autre part, en définissant «ontologiquement» leur frontières

mentales en fonction des attributs moraux convenus, leur résidents limiteraient leur liens sociaux, leur soutien, et leur capital social.

Dans le cas de Turcot, le complexe donne lieu non seulement à une définition symboliquement chargée des limites d'un territoire socialement dégradé, mais à celle d'un territoire fragmenté et discontinu, qui limite sa capacité de construction (ou de reconstruction) mentale unitaire. Cela, en plus de contrecarrer sa pratique.

L'effet des discontinuités territoriales apparaît déterminant dans l'acquisition de compétences sociales et spatiales. En particulier chez les enfants, vu l'importance de l'environnement dans leur développement cognitif et affectif, et leur mode d'appréhension environnemental, formé d'une trame (d'un fil) de relation entre objets topographiques connotés et affectés. Les propos suivants de Calmettes (1993) sont éloquentes à ce sujet; on notera aussi l'importance de la fonction «éducative» de l'environnement d'un point de vue culturel et normatif. D'où l'importance de sa complexité et de sa continuité (de sa consolidation):

«La plupart des auteurs insistent largement sur le caractère déterminant de l'espace pour le développement de l'enfant (...)
L'espace représente «Le champ fondamental de tout développement de l'enfant».

Si bien que «L'environnement devient non une condition de développement mais une source de développement (pour l'enfant)».

«Pour son développement physique, l'importance de l'espace est indiscutable. Pour son développement social, «L'interaction enfant/milieu urbain joue un rôle essentiel (...) à travers deux processus: «la lecture de la société entreprise par l'enfant à travers son environnement, et les pratiques auxquelles il se livre, et que le cadre de vie lui suscite ou interdit»». Tandis que «son territoire est de fait borné par l'accessibilité des lieux, les interdits et «l'horizon de la peur»». Alors que d'autres auteurs, dont Doise (1991), soutiennent le rôle essentiel de la socialisation et de la psycho-motricité dans le développement cognitif de l'enfant.

D'ailleurs, sur l'importance de la continuité signifiante, «Pour l'enfant, l'espace [urbain, objectif] n'est pas donné d'avance, «il est à explorer et à produire avec nos sens et notre perception» [à travers la motivation sensorielle et motrice, précise-t-on plus loin]. C'est à travers la vie et le mouvement, à travers les éléments qui sont en relation avec son itinéraire que l'enfant perçoit la ville, rarement à travers les bâtiments [les figures urbaines et la signalétique qui nous rassurent], et il n'existe pas de concept de la ville avant l'âge de douze ans.

Sur l'importance de la confiance et du corps, «l'enfant construit la propre demeure de son corps en même temps qu'il découvre la maison, les objets de l'espace» (...) L'enfant représente d'ailleurs sa maison selon un schéma corporel». Cela, sans doute parce que «La toute première notion d'espace a une connotation affective, elle est attachée à l'alternance entre la proximité et l'éloignement du corps de la mère» (...) [cet espace] est vécu comme «un espace essentiellement topologique, par des relations entre objets, entre lieux, entre personnes, relations affectives».

global» (...) Ainsi, dans le projet urbain, «La continuité du temps et de l'espace chez l'enfant est une donnée fondamentale à respecter».

«De façon générale, la rue remplit les conditions optimales pour le jeu. Elle est accessible et proche du logement permettant la surveillance et un usage spontané. Espace libre, public et animé, l'enfant peut (...) Et, de toute façon, «l'enfant joue près de son domicile, qu'il y ait ou non des endroits faits pour jouer, des risques à jouer, ou des dérangements causés à d'autres personnes»».

«L'offre de jeu se qualifiera ici par la capacité de l'environnement à induire chez l'enfant un rapport ludique avec les éléments qui le compose. De cette capacité dépendra la chance des enfants de pouvoir être eux-mêmes, c'est-à-dire de pouvoir jouer. Et dans ce domaine, la complexité est une donnée fondamentale».

Propos de Quitterie Calmettes, extraits de l'Enfant et la ville, revue de littérature sous la direction d'Éric Chevalier, 1993; pp. 34-58. Les guillemets doublés viennent du fait que l'auteur rapporte les propos saillant d'une littérature étendue.

Je ne dispose pas de références à l'égard des personnes âgées, mais mes lectures m'ont permis de croire que la continuité spatiale et temporelle, de même que la possibilité d'affecter (de connoter) l'environnement sont essentielles à la compétence environnementale des personnes âgées, c'est-à-dire à leur capacité d'utiliser les ressources de l'environnement de façon autonome.

Dans un autre ordre d'idées, l'effet de l'enclavement est bien de restreindre la mobilité. On dit souvent que le droit de mobilité est, comme les droits économiques (posséder une adresse), garant de la participation sociale, des droits sociaux, et des libertés civiles. Le besoin immanent de mobilité au sein de notre société renforce, compte tenu des caractéristiques de la population des quartiers du sud-ouest, l'action

buttoir du complexe turcot. Cela, de façon physique, mais aussi économique.

Statistiquement parlant, la population du Sud-Ouest présente des taux de morbidité supérieurs à la moyenne régionale, et des taux de motorisation parmi les plus bas de la RMR. Des revenus inférieurs à la moyenne et surtout, une part de personnes vivant de transferts gouvernementaux très supérieure à la moyenne. Ces données sont significatives en soi, mais aussi dynamiquement, si l'on considère la santé comme premier capital, le revenu comme premier déterminant, et le caractère socialement construit de la santé et de la prospérité, par la participation sociale, l'acquisition d'information et de capital culturel, sinon par le travail et l'éducation (une abondante littérature est disponible à ce sujet sur le thème des «déterminants de la santé publique. Voir notamment, OMS, Wilkinson&Marmot; Foster&Foster). Bien sûr, les termes des déterminants sociaux de la santé, à commencer par le lieu du travail, du soutien, du soin et de l'enrichissement culturel, sont territorialisées, et demande une mobilité.

Incidentement, plusieurs contraintes, appartenant à la structure urbaine et à la population même, obligent la mobilité, et les inquiétudes et objections qui en découlent renvoient autant à la structure qu'à la pratique quotidienne et capitale du territoire. Par exemple, la séparation fonctionnelle de part et d'autre du canal et de la 20, séparant les quartiers «ouvriers» de St-Pierre, St-Henri, St-Paul, des secteurs industriels de LaSalle. Autrement, le caractère mutuellement construit de l'offre commerciale (alimentaire notamment) et des revenus exacerbe la mobilité nécessaire. D'une part puisque la gamme de produits dans les quartiers pauvres est typiquement restreinte (notamment pour les produits alimentaires, problème auquel s'est attablée la DSP), mais aussi, car le manque de mobilité permettent aux marchands d'augmenter leurs prix. Il est ainsi reconnu que les pauvres paient toujours plus cher une valeur égale.

D'autre part, mais de façon non-étrangère à ce phénomène, disposant de revenus limités mais parfois de ressources temporelles plus abondantes, les personnes fragilisées dépensent beaucoup de temps pour sauver de l'argent. En cuisinant, en bricolant, mais aussi en se déplaçant. Elles le font d'ailleurs à partir d'une construction mentale du territoire échappant à toute signalisation, voire à toute logique de mise en évidence (marchande, municipale...) de l'espace. Dans ce contexte, Ici, les limites urbaines, leur complexité, mais aussi les distances importantes, souvent inertes posées par la structuration automobile de l'espace posent problème, et justifient l'objection au projet actuel. Sinon, la volonté partagée d'assurer aux infrastructures une fonction structurante (sur l'établissement) n'est pas un motif négligeable

d'inquiétude. Car il est à prévoir que l'établissement régional (commerces de bien réfléchis, transigés par logique de substitution à l'échelle régionale) ne répondra pas adéquatement aux besoins de la population locale.

La Direction de la santé publique de Montréal atteste de l'importance (en nombre) des réseaux de soutien social dans les quartiers du sud-ouest. Elle atteste, aussi l'importance prépondérante de ces affiliations sur la santé et le bien-être. Si bien que le soutien social qu'on y trouve constitue un des «déterminant de santé publique» d'une valeur prépondérante. Ces affiliations étant typiquement formées de la famille élargie et d'amis, de groupe de soutien ou du lien à un prestataire communautaire de service, souvent mandataire du réseau institutionnel de la RRSSS. L'accomplissement de ces liens impose des déplacements pluri-hebdomadaires (banque alimentaire, soins, visites à un proche...), tandis que leur maintien suppose une maîtrise des choix résidentiels. Or, cette maîtrise échappe particulièrement aux ménages à plus faibles revenus, et aux familles (deux groupes que l'on retrouve en concentration significative au cœur des quartiers du sud-ouest, vu l'abordabilité relative, et la grande taille des logements). Cela, vu leur vulnérabilité face aux hausses de loyer, et le bassin plus restreint de logement leur étant accessibles. Pour ces deux raisons, les ménages moins favorisés «déménagent» souvent leur domicile d'un quartier moins favorisé à un autre (le plus souvent dans un autre quartier plus éloigné du centre-ville). Cela, en essayant de conserver leur réseau de soutien social, familial et communautaire. La mobilité, ou «motilité» spatiale, est donc au cœur de la vie quotidienne des personnes habitant les quartiers centraux. Elle revêt, pour elles, une dimension capitale permettant de palier à ma mobilité résidentielle fréquemment obligée.

Enfin, pour l'accomplissement de leur mobilité quotidienne, on peut douter du caractère approprié du système territorial proposé par le Complexe Turcot. Immédiatement, considérant le faible taux de motorisation des ménages des quartiers limitrophes (parmi les plus faibles de la RMR). Mais dans la mesure probable, également, où l'automobile, mise en concurrence à d'autres formes de mobilité moins dispendieuses, constitue un choix de mobilité spatiale restrictif pour cette population, sa mobilité sociale, sa participation sociale, et le maintien du premier capital qu'est la santé.

La concordance nécessaire entre les documents de planification visant Montréal et sa région

La concordance entre les documents de planification issus de tous niveaux de «gouvernement», y compris de l'administration municipale est cruciale pour Montréal. Cela, étant donné le caractère «partenarial», c'est-à-dire négocié des obligations revenant aux municipalités, en vertu de la législation provinciale. Dans ces conditions, ces orientations font autant figure de gouvernance que de contrat social.

Le manque de concordance et de conformité du MTQ face aux autres instances gouvernementales et administratives, à l'égard de l'aménagement de Montréal et de sa région sont flagrantes. Cela, considérant l'ensemble des projets routiers actuellement pilotés par le MTQ dans la région de Montréal, et comprenant la réfection de l'échangeur Turcot. En plus des grandes lignes des recommandations formulées par la DSP dans son rapport annuel (2006, citées précédemment), plusieurs documents pourraient ici être évoquées, notamment le Plan de transport de la Ville de Montréal.

J'ai plutôt choisi de référer aux orientations gouvernementales contenues dans le *Cadre d'aménagement et orientations Gouvernementales pour la RMR de Montréal, 2001-2021*, vu sa portée ministérielle, et la compréhension faite par le document de la mutualité des questions d'aménagement des transports et de la forme urbaine. Cette compréhension mutuelle étant garante d'une mobilité durable. On notera d'ailleurs les implications suffisamment précises sur la forme et la composition du tissu urbain, ainsi que le rapport du cadre bâti aux voies, prescrits par le document d'orientation.

Ces orientations 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:

«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.)

«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; déjà cité)»

«Or, le facteur qui a le plus de conséquences sur la tranquillité et la sécurité des cadres de vie est indéniablement la circulation automobile». (Cadre: 58; déjà cité)

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 régional et urbain préconisé par le MTQ. Pour rendre cet écart explicite, nous pouvons examiner les attentes contenues gouvernementales relatives à l'aménagement périphérique, autant que central de la région métropolitaine.

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. En ce sens,

ses recommandations en ce sens concernent d'abord l'observation d'un périmètre d'urbanisation, et la qualité de l'interaction entre les activités agricoles et les activités urbaines:

- *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).*

Le contrôle de l'extension urbaine, et les mesures de cohabitation harmonieuse renvoient le plus souvent à un dispositif réglementaire comme l'établissement de distances entre résidences urbaines et fermes agricole, ou à la validité du périmètre d'urbanisation. À ce chapitre, il convient toutefois de rappeler le rôle de l'automobile elle-même dans la composition des motifs de dispersion urbaine: la dévalorisation et l'insécurité urbaine, de même que le besoin d'accessibilité aux territoires éclatés, via le processus «circulaire» déjà cité. Processus, on le rappelle, à travers lequel «le recours à l'automobile et au camion», nécessite le développement du réseau actuel qui, à son tour, entraîne la dispersion de l'établissement au dépend des terres agricoles, la multiplication des besoins et patrons de déplacement et, en conséquence, le recours à l'automobile et au camion.

On doit, là encore, se demander si les entraves aux activités et à l'intégrité du territoire agricole proviennent de l'étendue de l'urbanisation (au sens de continuité d'établissement) ou plutôt, du mode d'établissement, du rapport établi au sol par notre façon de s'établir en communauté. Il suffit de proposer d'autres formes d'établissement pour s'en convaincre. Certaines villes comme Stockholm ont adopté un réseau de transport public avant le moment de l'expansion urbaine. En conséquence, la zone urbanisée s'est étendue, mais le long de corridors urbains de haute densité. Cette façon de produire la ville, fertile autant d'un point de vue socio-culturel et «agricultuel» rompt dramatiquement avec le développement de banlieues stériles selon ces deux points de vue. Notons également que le principe de Transit Oriented Development, qui consiste à polariser l'établissement et l'activité de façon complémentaire, autour de carrefours civiques pourvus de gare de transport collectif efficient s'applique parfaitement à l'Échelle territoriale où se conçoivent ces préoccupations.

En ce qui concerne plus spécifiquement la structure de la zone urbanisée, les deux premières orientations répondant aux Attentes gouvernementales mettent en rapport la consolidation des zones

urbaines existantes, la limitation de l'urbanisation en périphérie des secteurs 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 vise à susciter et soutenir une forme bâtie propre à réduire l'usage de l'automobile, et de voir s'accroître l'usage du transport collectif des personnes. En référant à l'optimisation des infrastructures ou encore, au soutien qu'elles offrent au développement, elles renvoient logiquement à leur capacité de soutien des activités, des personnes et de l'établissement, autant qu'à leur capacité de desserte ou d'acheminement des flux. En cela sûrement, elles prescrivent l'établissement d'un lien intime, et prioritaire entre le développement de la ville et du territoire:

- *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 s'appliquent autant à la forme régionale qu'à la composition du tissu urbain, des bâtiments et places (que confirme l'emploi de critères d'urbanisation, de séquences de développement urbain conçu à l'échelle du lot ou du territoire). L'emploi des termes «orienté vers» ou encore «arrimés» pour qualifier le développement urbain n'est pas anodin. Il désigne explicitement le rapport immédiat d'un ensemble de bâtiments à l'infrastructure de transport ou, par extension proprement urbaine, du bâtiment et de la voie publique. Plus transversalement, les termes d'«armature principale», de «consolidation du tissu bâti» d'«arrimage» et de «levier» s'adressent au rapport entre le cadre bâti et l'infrastructure, en suggérant le caractère structurant de cette dernière. Voici l'énoncé de ces attentes:

- *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)*

Suggérons ici que propriété structurante dont il s'agit dépend autant des attributs paysagers assurant la liaison «sémantique» entre les bâtiments et appartenant au cadre bâti, que de la fonction contraignante ou encore, économiquement polarisante de l'infrastructure. En d'autres termes, la structuration de la ville dépend de la lisibilité, et de la mise en cohérence de traits esthétiques (marqueurs culturels et normatifs) et fonctionnels appartenant à la fois au cadre bâti et aux spécificité du mode de vie. Là se trouve d'ailleurs tout le concept de typologie architecturale, qui s'exprime avant tout entre le bâtiment et la voie (sur sa façade) et qui assure la mise en continuité du bâti dans l'espace et le temps. Ici aussi se trouve l'intégrité physique et coutumière des secteurs urbains traditionnels (patrimoniaux) actuellement appréciés, et valorisés.

Nous retrouvons encore une fois, dans ces énoncés d'objectifs politiques et pratiques, la possibilité d'un rapport culturellement qualifiant, et agréable entre le cadre bâti et la voie publique. Donc toute la fonction urbaine de socialisation, de démonstration de transaction et de négociation sur et depuis la voie. On constate d'ailleurs leur validité en pratique: les autoroutes urbaines ne favorisent pas la consolidation d'un tissu urbain, pas plus la continuité des bâtiments que la mise en cohérence de leurs attributs.

Pour reprendre le propos d'origine, 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'usager. (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).

Convenons sans difficulté que la présente reconstruction du réseau autoroutier, surtout sur les bases d'une demande extrapolée à partir des conditions actuelle d'utilisation n'a rien pour répondre à ces attentes. En fait, elle entre en contradiction avec la plupart d'entre elles, à l'exception de quelques unes. Par exemple, d'assurer la desserte efficace des secteurs d'emploi (dans leur forme actuelle) ou encore, d'assurer sur un même réseau la mobilité des personnes et des biens. Encore que cette concurrence pourrait être mieux assurée par un réseau ferroviaire.

Recommandations:

J'avais élaboré une série de recommandations, allant de l'organisation des circulations régionales aux figures de voies pouvant être employées pour assurer les besoins de mobilité, construction de tissus urbain, de conservation et ainsi de suite.

Je pense qu'il faut leur donner une valeur autant critique que projectuelle. Parce que je crois que l'écart entre ce que propose le MTQ et ses obligations est sans doute ce qui caractérise le mieux le projet actuel, de même que l'ensemble des projets routiers métropolitains du MTQ. En ce sens, on devrait considérer le projet actuel comme une option d'aménagement parmi d'autres (celle-ci étant bien documentée et bien formulée), que la collectivité montréalaise serait en «droit» d'évaluer et de choisir. Ce choix, sinon un processus de co-définition d'un programme étant d'ailleurs au cœur de tout exercice de planification équitable, et sensé. Dans le cas qui nous concerne, l'élaboration commune d'un programme de mobilité (d'accessibilité) pan-régionale devrait être l'objet d'une co-définition, par un exercice étendu, rigoureux et démocratique.

En ce sens, le présent projet ne doit pas être bonifié, mais revu à l'aide d'un processus démocratique intégrant l'ensemble des besoins (projets) régionaux en transport. Cela, faisant écho aux propos d'une responsable du développement économique du MTQ affirmant en essence au BAPE (Mai2009) que dans sa démarche de projet (Turcot), le MTQ n'avait pas pris en compte les impacts combinés de ces autres projets sur l'île de Montréal et que «cela serait possible dans le cadre d'un plan de transport». D'ailleurs, la définition par le MTQ d'une unique zone d'étude d'impacts excluant l'ensemble des projets de transports régionaux (à l'exception de la navette ferroviaire PET) est une aporie difficilement concevable. Surtout lorsque Turcot est défini comme un carrefour d'importance régionale, et sous-continentale.

En attendant toutefois, plusieurs projet répondant à l'ensemble des documents de planification visant Montréal et sa région peuvent être entrepris en toute légitimité. Ces projet sont essentiellement de transport collectif, et comprennent les mesures de mitigation nécessaires à l'entreprise remplacement des structures de Turcot

Dans ces conditions, ma principale, sinon ma seule recommandation est de mettre à cette fin sur pied un comité permanent conjoint, piloté par l'AMT, le Ministère des Transports et la CMM (sinon de former une agence régionale commune comme dans plusieurs métropoles anglophones), rassemblant une minorité d'élus, une majorité composée d'une part sensiblement égale professionnels de l'aménagement du territoire et des transport issus des administrations publiques, de représentant de groupes communautaires (mouvements sociaux et instances institutionnalisées), et d'universitaires. De façon à ce que le nombre de représentant des milieux socio-communautaires et d'élus soit toutefois majoritaire. Bref, un comité ressemblant à la composition de l'éventail étendu de personnes s'étant intéressé au présent projet, mais de portée régionale. Où la balance du pouvoir appartiendrait à l'un des trois groupes intéressés, et avisés.

Cela, afin de réaliser un programme (donc un plan et les mesures de sa mise en œuvre) intégré de développement des transports et du territoire de la région montréalaise. Ce comité tiendrait des audiences publiques de façon continue, rétroactive, dont certaines sous forme de débat.

L'importance de l'équilibre politique proposé au sein de l'entité de programmation vient précisément du fait qu'une nébuleuse relativement cohérente de documents d'aménagement du territoire et des transports existe déjà. Et qu'une bonne part de ces documents (du moins à l'échelle municipale) ont fait l'objet d'un processus d'élaboration et de validation relativement démocratique. Les priorités de ces documents ne doivent pas être sacrifiées par des considérations opportunistes, particulières ou au crime organisé; tandis que le caractère politique de l'acte d'aménager doit être bien établi, d'ailleurs dans l'esprit de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ce qui me permet d'avancer quelques idées ou propositions d'aménagement pouvant être comparées à celles de d'autres.

Dans l'ensemble, ces propositions visent à tenir compte du caractère différencié des circulations empruntant les axes 15 et 20, du rôle de desserte locale forcé et indu au complexe Turcot et, par extension, d'un accroissement de la fonctionnalité de la maille de voies sous-régionales (axes locaux robustes comme St-Patrick, LaVérendrye, Atwater et Sherbrooke). Tenir compte également des possibilités d'établissement offertes par le maillage sous-régional. Elles visent ainsi à reconstruire le contexte urbain qui prévalait historiquement (notamment à proximité des carrefours et cœurs civiques anciens), ainsi qu'à accroître l'habitabilité, la perméabilité, de même que la lisibilité des frontières, et structures qui vont demeurer. En ce sens, elles font une grande place au transport collectif des personnes au cœur des quartiers, et aiguillent le transport des marchandises sur ces frontières demeurantes.

Gérer de façon différenciée les circulations transitaires et pendulaires sur le réseau affecté par le projet;

de façon à rabattre les circulations pendulaires et locales sur le réseau local, et surtout sur des infrastructures de transport public à développer avant même d'entamer la réalisation du complexe routier.

Hiérarchiser les voies de circulation régionales de transit, et préciser leurs vocations.

Par exemple, préciser si le report des circulations sur l'autoroute 30 projetés s'effectuera via le pont Mercier ou encore, le pont projeté reliant Vaudreuil et Beauharnois. Préciser la vocation des axes 20, 30 et 40.

Personnellement, étant donné que l'axe 20-720 traverse les milieux les plus densément peuplés, les plus importants d'un point de vue historique de la région métropolitaine, que sa partie centrale est employée de façon essentiellement pendulaire et qu'un développement immobilier important est escompté sur le canal Lachine et sur la falaise St-Jacques (CVE très fortes), je crois que l'axe 20-720 doit être consacré prioritairement aux circulations locales entre les ponts Mercier et L-H Lafontaine. Et que, plus généralement, la circulation de transit régional (y compris celle issue des parcs industriels de St-Laurent-Dorval) doit être évacuée du sud-ouest de l'île de Montréal, c'est-à-dire rabattue sur les axes 30 et 40. Cela, étant donné la planification passée et future de l'occupation riveraine de l'autoroute 30 (escomptant un transit important), la plus faible densité de l'établissement riverain des deux axes, la position centroïde de l'autoroute 40 sur l'île, la ceinture industrielle et commerciale bien constituée de cet axe. D'où l'importance d'effectuer de façon prioritaire la réfection du pont Mercier. Notons qu'une telle disposition doit s'appuyer sur la planification d'un réseau local de capacité assez robuste, mais résilient (donc formant une trame), et suppose l'enlèvement des structures autoroutières entre le pont Mercier et le Centre-ville.

Recomposer un réseau de voies urbaines pour desservir les secteurs urbains au développement projeté, et faire du transport collectif l'épine dorsale du développement urbain

Les abords de la falaise St-Jacques et du canal de Lachine présentent, vu la valorisation sociale de ces composantes écologiques, et leur disponibilité foncière, un potentiel de développement urbain important. Afin de valoriser pleinement ces composantes écosystémiques, de créer un milieu de vie bénéficiant des conditions sûres, saines et socialement qualifiantes de l'urbanité, mais aussi pour créer des liens urbains à même les frontières divisant actuellement les quartiers centraux du sud de l'île, la réalisation d'un véritable réseau viaire urbain est de loin préférable à la médiation d'une voie rapide.

L'allègement des circulations résultant de la hiérarchisation des voies régionales permettrait de composer un véritable réseau de voies urbaines de part et d'autre du canal, et longeant la falaise entre la sortie du pont Mercier et le centre-ville de Montréal. Un tel réseau s'appuierait sur une série de gares appartenant à une ligne ferroviaire de capacité intermédiaire, et sur un axe robuste permettant le camionnage à destination du sud de l'île. Le transport collectif (tram-train de 40 000 à 60 000 déplacements/jour) relirait Lachine (rue Victoria)+Place St-Henri-Canal Lachine) tel que prévue par le Plan de transport de la VdM, puis PAT via le Boulevard Notre-Dame alors urbanisé. On pourrait également envisager que la navette aéroportuaire desserve le quartier projeté, le canal Lachine et le Quartier international via la rue Univeristé. Convenons qu'il faille prioritairement développer ces réseaux de transport collectif, au lieu de les escompter.

Le réseau carrossable pourrait comporter trois voies, de part et d'autre du canal ou longeant la falaise, et branchées sur les voies locale de Lachine (boulStJoseph; rue Victoria). Les deux voies intimement liées au milieu de vie (entre le canal et la falaise) limiteraient physiquement la vitesse à 50 km/h, et accommoderaient des débits comparables aux grandes voies urbaines des quartiers centraux (20 000 à 40 000 véhicules/jour). Reliant des voies secondaires perpendiculaires, elles formeraient une trame. L'une des trois voies primaires (St-Patrick) prendrait la forme d'un boulevard longeant les secteurs industriels de LaSalle offrirait une capacité et vitesse plus importantes (60 000 à 80 000 v/j à 70 km/h). Elle serait raccordée à l'autoroute 20 et au pont Mercier, accommodant ainsi le camionnage à destination du sud de l'île. Cela, en accord aux orientations économiques de la CMM et du PALÉE local, visant la pérennité de l'industrie traditionnelle, et son intégration à l'économie du savoir et de la culture. En accord au plan Nourrir Montréal qui vise un rapprochement de la mise en marché des produits agricoles et des quartiers moins favorisés (...) Ces voies primaires seraient prises au niveau du sol, et pourvues d'intersections urbaines imposant un arrêt total obligatoire.

Un tel réseau de voies, de même que les gares ferroviaires, formeraient l'assise du développement urbain. Cela, contrairement à la voie rapide qui contraint fortement les possibilités d'établissement, d'appropriation, et empêche l'agencement des activités et des flux.

Cette composition d'un réseau viaire urbain perméable, plus fin et civilisant les circulations offre l'avantage d'une restitution possible des valeurs comprises aux deux Composantes valorisées de l'environnement, la falaise St-Jacques et le canal Lachine. Au lieu de condamner celle de la falaise en y flanquant l'autoroute qui, par sa proximité, disqualifie également le potentiel de développement urbain le long du canal.

Un tel réseau formant l'assise d'un développement urbain préservant les valeurs dites écologiques, et plaçant le transport collectif à la tête de son organisation, favoriserait le rapprochement du transport collectif et du transport actif. Ce rapprochement apporte une valeur optimale à la mobilité active, vu la réduction des nuisances, de la dangerosité, de la préservation de l'agrément culture-nature mais aussi, car les usagers non-motorisés sont d'abord ceux qui se déplacent activement (...).

Ce rapprochement est d'ailleurs préconisé par la DSP: «L'aménagement urbain peut s'avérer un formidable instrument de promotion de la santé, non seulement en facilitant le transfert modal vers le transport en commun <TEC dans le texte original>, mais aussi en développant un réseau de transport actif qui soit tout à la fois sécuritaire pour tous et bien connecté au réseau de transport collectif» (2006:110). Enfin, pour agir en cohérence avec les recommandations de la DSP (la dangerosité piétonne des voies croît linéairement avec le débit de circulation), on couplerait de façon rapprochée une voie à grande circulation et

une voie plus étroite à double sens (typiquement moins rapides).
Similairement, le transport public devrait être en site propre, en retrait des grandes voies.

Inutile de qualifier davantage le rapprochement autoroute-transport actif. Insistons sur le fait que le transport actif et collectif constituent une façon avantageuse de valoriser le temps de déplacement, par la qualité (fréquence, intensité, clarté) des transactions qu'il offre au milieu de vie. La fonction réciproque est également vraie: ces modes de transport permettent la création de milieu socialement et culturellement qualifiants.

Notons également que l'allègement et l'apaisement de la circulation entre le pont Mercier et le tunnel L-H-Lafontaine permettrait d'améliorer la perméabilité transversale (Nord-Sud) de l'axe 20-720 actuellement déficiente. On pourrait y augmenter le nombre de traverses sécuritaires du canal et de la falaise, sur des itinéraires typiquement non-motorisés (reliant quartiers denses entre eux, quartiers et institutions ou encore, gares (quartiers sud et Campus Loyola ou encore, métro Vendôme), ou encore, pôles d'emploi important (Ville St-Pierre et usine riveraines du canal Lachine). Un lien entre les boul. Cavendish et Angrignon soulagerait la rue Sherbrooke, et améliorerait l'accessibilité au CUSM.

Convenons que le développement d'un réseau de transport collectif comme assise du développement urbain ne soustrait rien à la nécessité de préserver la desserte ferroviaire des secteurs industriels, ou les emprises ferroviaires des quartiers mixtes, ou actuellement consolidés. Cela, particulièrement dans l'éventualité d'une mise en service souhaitable de réseaux complémentaires éventuels, parcourant la rue Wanklyn depuis le pont Mercier, et le canal de l'Acqueduc ou encore, la rive du Technoparc vers le centre-ville, depuis Brossard.

Dans cet esprit, on devra bien mesurer la perte représentée par la cours de triage Turcot. Personnellement, je pense que l'on ne mesure pas bien la valeur de l'opportunité que consiste le fait de pouvoir accueillir et entretenir les trains à proximité de la ville dense, et des quartiers industriels, vu les pertes d'emploi récentes (Alsthom). Cela, dans la perspective d'un ravivement annoncé de l'industrie ferroviaire nord-américaine (déboires automobiles, vacillement aérien, politiques américaines du TGV). Autrement, on conviendra de la valeur supérieure du sol riverain à proximité du centre-ville, occupé par le triage de Via rail.

Le raccordement du milieu de vie locale au réseau régional.

Dans la perspective d'une production d'un milieu de vie arrimé au transport actif et collectif, et d'un réseau carrossable assurant une plus grande capacité

d'échanges, le raccordement du réseau autoroutier supérieur et du milieu doit être reconfiguré. Du moins, vu le temps qu'il reste à l'auteur, la localisation des lieux d'entrée et sortie sur le réseau doit être revue.

Dans la perspective d'une gestion différenciée des circulations de transit (celles nécessitant un accès universel ou pan-régional) et des circulation pendulaires (occasionnant une demande importante, soudaine et répondant à des itinéraires simple), le relâchement de l'autoroute 15 et du réseau local s'impose en priorité. Cela, compte tenu surtout des potentiels d'établissement humain et urbain dégagés par le réseau perméable et hiérarchisé proposé dans l'axe est-ouest (à l'ouest comme à l'est de l'échangeur).

Toutefois, l'échangeur Turcot répond à un besoin réel d'arrimage, étant donné la topographie de l'approche du centre, et la durée pendant laquelle le réseau actuel exerça ses propriétés structurantes en tirant parti de frontières préexistantes. Notamment dans anciennes municipalités du sud-ouest de l'île. Dans ces conditions, la réalisation une figure de carrefour assurant l'intégration des échelles et des genres de circulation, la possibilité d'appropriation et la consolidation de l'établissement, de même que la continuité de l'environnement social coutumier devient nécessaire. Une telle figure doit d'abord assurer la réduction des vitesses et des points d'intersection, une plus grande constance des débits, en plus de répondre aux critères d'aménagement sécuritaire énoncés précédemment. Dans ces conditions, une figure planaire, dotée d'un étage simple et transparent apparaît beaucoup plus indiqué que le déploiement de promontoires opaques et rapides proposé. Un rond-point, traversé d'une autoroute 15 surélevée et recouverte (dans un écran semi-translucide anti-bruit), auxquels se grefferaient en tangente deux des trois axes locaux longeant le canal et la cour Turcot pourrait être une de ces figures. Depuis le quartier Saint-Henri, les axes Notre-Dame+St-Antoine d'une part, et St-Jacques d'autre part pourraient s'y greffer, également en tangente. Ces deux tangentes formeraient en réalité deux axes urbains assurant la continuité (la consolidation) des quartiers Saint-Henri et du quartier projeté.

L'espace compris au centre de la rotonde pourrait être «paysagé», un peu à l'image de l'embouchure du pont Jacques-Cartier, formant une figure urbaine remarquable, entièrement bâtie en périphérie. Notons que la structure supportant la 15 pourrait être un véritable «ouvrage d'art». À l'égard de la ville, cette figure aurait l'incomparable avantage d'assurer la médiation pacifique des circulation (et des conducteur), entre la voie rapide et leur pénétration au sein des milieux de vie. Pour les conducteur, l'écran et la position aérienne de la voie assurerait également un rôle éthique selon lequel la pénétration brutale des milieux de vie est moralement interdite.

À l'égard des composantes non-résilientes, utiles et non-constructibles (lourdes et encastrées) du réseau comme le Décarie-Ville-Marie, je crois qu'il faille bien prendre la mesure du dilemme qui consiste à construire la réduction de la

capacité routière, l'augmentation de l'offre de transport public d'une part, ou la valorisation d'une structure existante d'autre part. Je demeure toutefois persuadé que la reconstruction du réseau justifie l'adoption du premier parti, permettant la composition d'un milieu de vie urbain durable.

Ainsi, toutefois, entre la 15 nord et la 720 (quadrant nord-est de la figure de convergence), on pourrait comparer les bénéfices d'une configuration classique (bretelles d'engagement), et la configuration par rotonde. Cela, à partir de critères définissant l'urbanité.

Dans la mesure d'une figure de carrefour beaucoup plus simple, au sol, compacte et assurant des liens plus lent entre les deux directions, une boucle complète virage de 270 degrés) pourrait relier la 15 nord à un axe équivalent à la 720, mais à même la falaise, au lieu des bretelles actuelles dessinant un quadrant de 90 degrés. Cette liaison entre la 15 (depuis les deux directions) et le centre-ville serait la seule à être effectuée d'une façon s'approchant du mode classique.

Les bretelles pourraient pénétrer sous-terre (alors dans un tunnel droit) entre les rues St-Rémi et Guy tandis qu'au niveau du sol, le tissu urbain pourrait être développé sur un axe intégré au paysage de la falaise. Cela, à même un axe reliant la rue St-Jacques et St-Antoine, jusqu'à s'y confondre.

Plusieurs avantages «urbanistiques» découlent de cette proposition. Premièrement, utiliser la station de métro Georges-Vanier à son plein potentiel, comme prévu à l'origine (une station de métro vaut-elle entre 300 et 500M\$?) Ensuite, épargner le secteur des Tanneries, et le 780 St-Rémi. Troisièmement, permettre de relier le CUSM par un seul axe urbain non-équivoque, au lieu des deux proposés (la sortie de la 720 sur la Pullman projetée, la rue St-Jacques, sans parler du Spaguetti reliant ces deux voies.

Dans ce scénario, la capacité de 720 serait considérablement réduite (l'expérience a démontré ce fait plausible, quand une des deux directions de la Ville-Marie fut fermée pendant une année).

Une intersection croisée au sol relierait la basse rue St-Jacques à l'axe formé de la haute rue St-Jacques et d'un autre, parcourant la dalle d'une demi-720 enfouie jusqu'à se confondre avec St-Antoine. Ce déploiement serait l'occasion de rencontre entre la falaise St-Jacques réaménagée, et des liens occupés entre Westmount et St-Henri.

Quant aux lignes ferroviaires convergeant de fait sous Turcot, la structure de convergence à venir ménagerait la possibilité d'acheminer le fret par le secteur Cabot (si possible au sud sinon sur les emprises actuelles) puis via Buttler sur les rails actuels (au lieu de traverser les quartiers de St-Henri et de PSC). Le

tram-train, quant à lui, emprunterait plutôt ces emprises médianes laissée aux deux quartiers, l'une issue de Lachine (comme historiquement vers la Place Saint-Henri voire au métro L-Groulx), et l'autre du canal de l'acqueduc, à travers PSC jusqu'à son extension projetée. De façon alternative, les deux lignes de tram pourraient se lier en parallèle pour deux gares éventuelles dans Cabot, avant de bifurquer.

Concernant les autres carrefours, plusieurs agencements nécessitent d'être revus, à partir de considérations tenant davantage aux milieux de vie qu'elles visent à arrimer au réseau. D'abord, il convient d'assurer la liaison entre la 15 et la rue St-Patrick élargie (vu la desserte industrielle de St-Patrick), vu l'ampleur du besoin d'accès aux secteurs industriels de LaSalle, et d'emploi éventuel au Cabot. On devrait toutefois assurer ce raccordement depuis le carrefour Turcot, par l'intermédiaire du boul. Monk, dont le pont serait reconstruit. Cela, afin de désolidariser à terme l'autoroute 15 de la rue Atwater, moyennant un accroissement du transport collectif entre Brossard et le Centre-ville. Ce dispositif reléguerait à cette voie d'Atwater son rôle urbain, et restituant au secteur formé des intersections d'Atwater et de Notre-Dame, du canal Lachine et de l'Acqueduc, le rôle de pôle urbain historiquement constitué.

Convenons qu'en présence de valeurs patrimoniales aussi importantes que le Canal Lachine, l'usine de filtration Atwater et son parc-réservoir, le marché Atwater et le canal Lachine, la création d'un pôle urbain mixte d'une ambiance exceptionnelle soit une priorité... Que mine actuellement le camionnage, la congestion et la conduite agressive. Compte tenu de la convergence des deux canaux, et des lignes de métro à cet endroit, ce pôle deviendrait également un lieu de nœud de transport en commun. La création de ce pôle assurant une qualité d'interaction urbaine entre activités et populations diversifiées répond d'ailleurs aux intentions prioritaires du Plan d'urbanisme.

De façon tout-à-fait similaire, mais, compte tenu de la structure urbaine et des caractéristiques historiques locales (cœur civique), il faudrait désassembler l'autoroute 15 et le boulevard de la Vérendrye, mais assurer un lien adéquat entre la Vérendrye et Atwater. Dans cet esprit, le raccordement prévu du boulevard, et de la rue St-Patrick semble tout-à-fait indiqué pour la composition d'un réseau local robuste. L'ensemble de cette configuration participerait d'ailleurs à résoudre les problèmes d'enclavement des quartiers PSC et de Verdun, et à composer des lieux d'emploi qui soient des milieux de vie agréables et civiques.

Toujours dans la perspective d'assurer la liaison entre les fragments (quartiers), de permettre le séjour à même les frontières qui les sépare, et d'éviter de conférer au complexe Turcot le rôle de boulevard qu'il ne peut assurer, on devrait encaver l'autoroute 15 dans Côte Saint-Paul, moyennant une structure dégageant une visibilité latérale dans la courbe située au carrefour de la Vérendrye. Cela, afin d'assurer la sécurité des automobilistes. Un tel

encavement (similaire à Décarie, mais recouvert comme devait l'être Décarie) serait rendu possible par la simplicité et le caractère compact des liaisons formées au Carrefour Turcot, par la structure giratoire hybride plus lente. L'enjambement du canal Lachine ou sa mise en tunnel au sud du canal serait fonction de la compacité du carrefour envisagé pour Turcot.

Bien sûr, comme affirmé précédemment, la perspective de la complétion d'une autoroute de contournement sur la rive sud, et d'un échangeur entre la 15 et la 30 vient réduire considérablement l'importance de l'échangeur Turcot.

Pour revenir à Ville-Saint-Pierre, rappelons que des considérations tenant autant à la composition urbaine qu'à la gestion régionale des flux indiquent de favoriser la solidité et l'urbanité du réseau local, tout en permettant la desserte locale des secteurs d'emploi. En reliant les voies urbaines de Lachine aux trois axes primaires de la trame parcourant l'espace compris entre la falaise et la rive sud du canal Lachine. Cela, dans le même esprit que celui qui prévaut avec le raccordement de la Verendrye et de St-Patrick. Mais avec une exception (la réciproque du lien suggéré entre Turcot et St-Patrick), soit un jeu d'embranchements entre la 20 et le pont Mercier.

Annexe 1: principes d'aménagement urbain sécuritaire, et principales conditions de leur matérialisation (ordonnés par chiffres et lettre, comme au document original).

Extraits du

Guide d'aménagement urbain sécuritaire, produit par le Service du développement social et communautaire (Division du développement social) de la Ville de Montréal (514 872 6156)

pp. 30-51; leur citation apparaît dans l'ordre original.

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 automobiliste non plus. L'option la plus sûre devenant alors de poursuivre l'itinéraire, ou de risquer des traverses.

Principe2: 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 vue (...) *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 (le document en propose six) 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.»

Principe 3: Entendre et être entendue (ou L'affluence, fréquenté des lieux animés)

«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

Principe 4: pouvoir s'échapper et obtenir du secours

a) 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»

«La surveillance peut se concrétiser de plusieurs manières :

-Signaler les endroits où trouver de l'aide. Ainsi on doit désigner les entrées, l'accueil, les téléphones (...)

- Mentionner l'ouverture des commerces par un panneau indiquant «ouvert» ou «fermé».

-Indiquer les heures d'ouverture des commerces. Cette mesure permet aux femmes de localiser, à titre préventif, les endroits ouverts tard le soir et où elles peuvent se réfugier en cas de besoin.

- Placer une carte d'orientation aux entrées et à l'intérieur des parcs et des édifices

- Afficher la position des téléphones et des boutons d'urgence et bien répartir ces derniers dans l'espace.
- Favoriser l'implantation de commerces ouverts tard le soir.

- Effectuer régulièrement des patrouilles et utiliser des outils de surveillance formelle comme les caméras.

- Aménager des téléphones à l'extérieur des bâtiments afin qu'ils soient accessibles malgré la fermeture des édifices.

- Installer des caméras de surveillance aux endroits clés. Comme il l'a été mentionné précédemment, les caméras ne sont pas une panacée à toutes les déficiences de surveillance (...)

Il faut noter que ces indications (la liste est exhaustive), renvoient aux éléments coutumiers de l'espace urbain, et accorde une importance prépondérante à la surveillance informelle. Cela, bien que le Guide couvre autant la planification des infrastructures extérieures que des bâtiments.

Principe 5: Vivre dans un environnement propre et accueillant

a) «L'aménagement

De manière générale, il s'agit de privilégier la lisibilité des lieux, **la lisibilité étant «la caractéristique d'un ensemble bâti dont les plans et l'idée directrice peuvent aisément être compris à partir des vues qu'il offre de l'extérieur»** (*Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace*, 1993). La lisibilité permet de capter rapidement la signification d'un lieu et d'éviter les ambiguïtés quant à son utilisation et à son appropriation par les usagers. L'aménagement sécuritaire offre aux usagères la capacité d'être à l'aise dans l'environnement dans lequel elles se trouvent. Cela permet d'éviter les sensations d'isolement et de vulnérabilité chez les personnes qui le fréquentent. Ainsi, il est souhaitable d'aménager les espaces morts (large terrain entre deux édifices de haute densité, terrains vagues) et de favoriser la qualité du design (...)

L'aménagement sera défini selon ses caractéristiques propres dans chacun des lieux analysés dans les pages suivantes. Mentionnons cependant certaines considérations générales concernant l'amélioration de l'aspect sécuritaire :

○ Favoriser la mise en place de fenêtres privées donnant sur la rue ou sur tout chemin piétonnier (**éviter les murs aveugles au niveau des passants**). Les bâtiments à vocation non résidentielle devraient être «**ouverts**» au niveau de la rue.

○ Donner des frontières visuelles aux espaces privés et aux espaces publics. Favoriser la transition symbolique entre espace privé, semi-public et public (ex. : revêtement du sol différent).

○ **Planifier les voies de circulation (allées piétonnes ou non, sentiers, rues) de façon qu'elles se rejoignent et forment des réseaux accessibles aux piétons.**
Favoriser les chemins les plus directs.

○ Formaliser, lorsque c'est pertinent, les sentiers informels tracés au fil du temps par la population dans un lieu public (ex. : aux abords d'une station de transport en commun, dans un parc ou un espace vert).

○ Inciter la communauté à **s'approprier un espace** (ex. : aménager les lieux publics pour favoriser les rencontres informelles ou l'organisation d'activités, utiliser un revêtement de sol différent dès l'entrée du parc pour bien montrer sa différence avec celui de la rue).

○
Placer les arrêts d'autobus près des activités créant une affluence.

○ Installer des treillis décoratifs le long des murs susceptibles de recevoir des graffitis. Privilégier les matériaux traités contre les graffitis. Les revêtements rudes donnent de bons résultats contre les crayons marqueurs».

Principe 6: Agir ensemble

«Les municipalités sont au coeur de la démarche d'aménagement sécuritaire en raison des responsabilités qu'elles exercent. Cependant, les citoyennes et les citoyens doivent être les premières personnes consultées lors d'interventions ayant un impact sur l'aménagement du quartier ou d'actions visant à augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des personnes (...)L'engagement de la communauté rend les résultats plus durables et ouvre des avenues souvent insoupçonnées par les décideurs et les aménagistes».

Annexe 2: Quelques mots sur le boulevard urbain

Les commissaires ont cherché à connaître la possibilité d'assurer les liaisons dans l'axe Est-Ouest par le biais d'un ou de boulevard urbain. Il peut donc être utile d'apporter quelques définitions qui permettent de bien saisir la nature de différentes figures de voies urbaine, en plus de bien cerner la fonction du boulevard urbain.

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 côtés 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.

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 aucun cas le type et le rôle de la voie urbaine rapide 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. Un changement de vocation survient lorsque les remparts sont retirés des villes, et que des constructions 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 en 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 socio-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 rapprochant ces valeurs motrices et symboliques de manière structurée, le boulevard porte 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.

Un court document publié par le CERTU, groupe de recherche piloté par le Ministère de l'Équipement, des Transports 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 <atteignant 70 000 véhicules/jour>. 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. Enfin, 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 la fois et selon des mesures de mitigation (jardins, mur anti-bruit), le boulevard s'offre comme matrice de composition, et «document» inspirant l'investissement et la fréquentation.

monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca, complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca

