

Conférence

Dans le cadre du séminaire « Les identités urbaines »
 Le 18 janvier 2001 à 14 heures
 Au local R-1885 du pavillon des Sciences de la gestion,
 315, rue Sainte-Catherine Est, Montréal

Jean-Michel Boisvert

La modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal : propos d'un praticien sur les rapports entre la ville et l'identité dans le paysage construit

Cette conférence traitera de la problématique des rapports entre l'identité et le paysage construit telle qu'elle se présente dans la foulée du projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est. Sur les planches à dessin depuis les années 1940, ce projet d'axe autoroutier est-ouest, traversant le centre-ville de Montréal, a connu son lot de déboires et de contestations. Récemment, le ministère des Transports du Québec a mis de l'avant un projet pour parachever le tronçon est de cet axe.

La présentation du projet sera accompagnée d'un exposé sur la complexité des problématiques identitaires qui doivent coexister avec les débats techniques, fonctionnels et budgétaires. Il y a en effet une opposition patente entre la nécessité de produire un objet « nécessaire et universel » que génère un discours rationnel et technique et la volonté, exprimée d'un point de vue politique, social et culturel, de produire une « objet singulier et pertinent » qui contribue à la consolidation des identités locales et métropolitaines.

Jean-Michel BOISVERT est agent de recherche et de planification socio-économique à la Direction de l'île de Montréal du ministère des Transports du Québec. Détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal et d'un baccalauréat en architecture de l'Université Laval, il œuvre à la coordination de projets, à la planification des infrastructures de transport et de transport en commun, de même qu'à l'évaluation environnementale et à la planification urbaine et régionale.

Offert conjointement par
 le Centre interuniversitaire d'études sur les lettres, les arts et les traditions (CELAT)
 le Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM (séminaire doctoral INRS/UQAM)
 le Département d'histoire de l'Université Laval (séminaire du CELAT)

Les identités urbaines

La modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal : propos d'un praticien sur les rapports entre la ville et l'identité dans le paysage construit.

Introduction

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal proposé par le ministère des Transports du Québec constitue un cas, parmi tant d'autres, de travail sur la ville pouvant illustrer comment se forme aujourd'hui la notion d'identité urbaine, et illustrer la complexité de la dynamique d'un projet urbain en terme de performance technique et d'adéquation identitaire. Le cas de la rue Notre-Dame est d'autant plus intéressant qu'il plonge ses racines dans près d'un siècle d'histoire collective et a suscité des débats et des prises de position de façon intensive depuis les 35 dernières années.

Il faut rappeler que la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, dans la version actuellement proposée, est une portion de 8 kilomètres d'un projet plus vaste de près de 20 kilomètres au total. Dans la portion de 8 kilomètres à compléter, seules l'acquisition des terrains et la démolition des immeubles sur ces terrains sont complétés, et ceci depuis plus de 20 ans.

Bien que le projet routier n'ait jamais été complété, le projet actuel est suffisamment élaboré sur le plan technique pour donner lieu à une description détaillée, ce qui fait l'objet de la première partie de l'exposé. Considérant également que ce projet est discuté depuis des décennies, son caractère théorique n'empêche pas plus de tenter d'y discerner les discours identitaires auxquels il aurait pu donner lieu, ce qui fait l'objet de la deuxième partie de l'exposé. Finalement, en troisième partie, la quantité suffisante d'information disponible sur ce projet permet quelques tentatives de constats et de réflexions sur la notion même d'identité et sur le rapport entre l'identité et la ville

L'objet urbain

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un projet en préparation. Le projet se retrouve donc à la conjonction d'un cadre de travail normatif auquel il est soumis, d'un cadre organisationnel dans lequel il est produit et d'outils de travail nombreux et spécifiques au domaine routier.

Le cadre normatif est complexe et incontournable. Il est le reflet de l'état des valeurs de la société au moment de préparer le projet, ainsi que des questions non résolues à l'intérieur de cette société. Ce cadre normatif influence le projet et en fait, en partie du moins, le reflet de la société qui le produit. Ce cadre comprend les orientations gouvernementales, les politiques gouvernementales et ministérielles, l'encadrement légal gouvernemental (lois et règlements), l'encadrement ministériel (directives), l'encadrement normatif international et les documents étrangers assimilés à un encadrement (organismes internationaux de normalisation par exemple), et l'encadrement normatif et légal urbain (pouvoirs délégués locaux et régionaux). L'ensemble de ces documents vient limiter le nombre de projets possibles, pour faire de tout projet qui a traversé cette démarche un produit conforme aux attentes du législateur et parfois, à la limite, un produit conformiste.

Insertion image 1
Insertion image 2
Insertion image 3
Insertion image 4
Insertion image 5

Outre le cadre normatif, la démarche, elle-même complexe et d'une durée très importante, établit la relation entre les producteurs du projet (partenaires, décideurs, intervenants, citoyens, etc.). Cette démarche est rigide et garantit la sérénité du processus en vue d'une production dans des délais prévisibles. La démarche encadre les rapports de force selon un équilibre qui reflète les choix de la société au moment de produire le projet. Les tentations de modifier unilatéralement la portée, le contenu et les étapes d'une telle démarche afin d'obtenir un nouvel équilibre demeurent souvent fortes.

Les choix de la société se lisent dans cette démarche dans la place accordée, en termes de temps ou d'importance, à des aspects plus qu'à d'autres, à certains intervenants plus qu'à d'autres, à la production du projet plus qu'aux débats, à la volonté de produire plus qu'à la volonté de dire. La démarche est une volonté d'ordre pour un projet conforme au cadre normatif. La nature de la démarche, sa structure et sa conformité au cadre normatif influencent directement la nature du produit final.

Insertion image 6
Insertion image 7
Insertion image 8
Insertion image 9
Insertion image 10
Insertion image 11

Insertion image 12

Insertion image 13

En plus du cadre normatif et de la démarche de production, les outils ont également une influence sur la nature du produit final. Ces outils, outils de connaissances et de circulation de l'information, sont continuellement en développement. Pour la plupart prévisionnels et informatiques, ces outils ont accru la quantité d'information disponible pour le processus de prise de décision. Ces outils servent autant à prévoir des aspects quantitatifs ou objectifs que des opinions. Si ces outils permettent une meilleure connaissance et une meilleure illustration des enjeux, des risques et des conséquences associés à un projet, ils n'élargissent pas systématiquement pour autant le nombre d'acteurs impliqués. En d'autres termes, la multiplication des outils d'analyse et de planification n'est pas proportionnelle à la densité démocratique du débat entourant un projet. En effet, plus un projet est analysé de façon détaillée, plus il est approprié par des experts peu enclins à partager leur savoir, parfois face à des publics peu enclins à voir les fondements de leur opinion réduite à peu de chose.

Voici quelques exemples d'outils de travail aujourd'hui incontournables :

- EMME/2 (modèle régional de prévision des débits de circulation, d'émissions atmosphériques et consommation de carburant)
- Sidra (logiciel de coordination des feux de circulation)
- Comptages manuels classifiés
- Comptages automatiques (boucles de détection)
- Caline3 (modèle de dispersion des polluants atmosphériques)
- MOBILE (modèle d'émission atmosphérique de SO₂, H₂S, CO, HC, NO_x, COV, O₃ et particules en suspension)
- Traffic Noise Model 1.0 (modèle de prévision du climat sonore routier)
- Simulations visuelles 2D, 3D et animation 3D
- Les enquêtes régionales sur la mobilité des personnes, ou enquête « origine/destination »
- Les enquêtes auprès des populations (sondages)
- Les revues de presse
- Les analyses historiques
- Les analyses de risque pour la santé

Insertion image 14

Insertion image 15

Insertion image 16

Insertion image 17

Du cadre normatif, de la démarche et de l'utilisation d'outils, il résulte un produit théorique qui se présente sous la forme de plans et devis d'avant-projet définitif (feuilletts comportant les plans d'acquisitions, les plans de

drainage, les plans de géométrie en plan, les plans de profils en long et les profils en travers, etc), d'un estimé des coûts, d'une demande de décret de réalisation accompagnée d'une étude d'impact sur l'environnement, d'une demande de décret d'acquisition, qui seront suivi éventuellement d'une demande de certificat d'autorisation de construction.

Insertion image 18

Insertion image 19

Insertion image 20

Insertion image 21

Derrière une réalisation ou un objet urbain quelconque se cache donc toute une procédure complexe et rigide, qui définit le produit final et qui en fait un produit conforme à des règles. Un objet urbain, aujourd'hui du moins, ne peut donc être considéré comme le produit d'un imaginaire créateur, qu'il soit individuel ou collectif.

L'identité

Si un projet routier peut sembler un dédale technique et une procédure rigide, la question identitaire n'en est pas pour autant absente ou évacuée. La problématique identitaire et de la diversité des types de quêtes identitaires y sont aussi complexes et mouvantes. La préoccupation identitaire est en fait omniprésente, les attentes identitaires sont multiples et la notion d'identité est difficile à définir.

Pour saisir les rapports entre l'identité et l'objet urbain particulier que représente le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, il est nécessaire de le replacer dans son contexte historique.

Il faut rappeler que dès 1972 siégeait une première commission mise en place par des citoyens et des groupes communautaires, appelée « Commission d'audiences publiques populaires », afin d'entendre puis synthétiser l'opposition au projet d'autoroute Ville-Marie proposé à l'époque. Cette commission a été suivie entre 1972 et 1978 par la démolition de 1 200 logements afin de libérer l'emprise nécessaire au prolongement de la partie de l'autoroute déjà construite plus à l'ouest. En 1982 siège une seconde commission, la « Commission populaire d'aménagement du boulevard Ville-Marie », également afin d'entendre et de faire la synthèse de l'opposition au projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'est, soit le territoire actuellement l'objet du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Entre 1983 et 1988 le gouvernement procède à divers travaux routiers sur une distance 500 mètres sur une possibilité d'environ 8 kilomètres, puis arrête les travaux jusqu'à aujourd'hui. Pendant cette même période, le gouvernement procède à la rétrocession de terrains expropriés et à la construction de

410 logements, d'une piste cyclable et de plantations d'arbres à l'intérieur d'une partie de l'emprise acquise dix ans plus tôt.

Toute la période qui s'étend donc de 1970 à 1995 est marquée par des contestations et des plaintes en relation avec le projet routier inachevé, soit la rue Notre-Dame telle qu'elle se présente aujourd'hui.

La période de 1996 à aujourd'hui est surtout marquée par des expériences de consultation sous diverses formes menées soit par le gouvernement ou par des groupes indépendants issus du milieu, telles que des journées « Portes ouvertes » tenues par le ministère des Transports (53 000 foyers invités) et une commission tenue de façon indépendante par le milieu, appelée « Audiences publiques populaires Hochelaga-Maisonneuve ».

Le projet est donc en élaboration et toujours questionné, et cela depuis des décennies. À chaque occasion, il l'est de façon radicale. La somme de documents techniques, de prises de position publiques et de documents de presse est donc importante.

De façon sommaire, il ressort de ce projet que l'identité ne se définit pas tant comme un fait « objectivable » fini. Il n'y aurait peut-être pas d'identité lisible sur un objet délimité dans le temps et l'espace, demandé ou construit par des groupes ou des individus, lesquels objets s'appelleraient « ville », « pont » ou « route ». On retrouve plutôt au travers d'un ensemble d'objets urbains le résultat de quêtes identitaires terminées, réussies ou ratées. Et on retrouve dans le cadre d'un projet, donc d'un objet urbain à venir, des quêtes identitaires en pleine action, probablement à jamais inassouvies. Ces quêtes sont complexes, diverses et surtout omniprésentes à toutes les étapes du projet. Complexes, ces quêtes le sont notamment par les diverses formes qu'elle prennent. Ces formes peuvent être regroupées arbitrairement autour de 6 grandes classes, lesquelles sont indissociables les unes des autres, soit :

- spatiale ;
- historique ;
- politique ;
- technique ;
- idéologique ;
- psychologique.

La quête identitaire, dans sa dimension spatiale, se définit autour de la relation au territoire, soit la maison ou le logement, la rue, l'îlot, le quartier, l'arrondissement, la ville, sinon même l'état. La quête vise donc à définir ou à établir une relation avec son territoire, ou à faire reconnaître une spécificité spatiale préexistante ou à créer grâce au projet : « Je n'habite pas n'importe quelle rue ! », « Ma rue existe ! ».

La quête identitaire dans sa dimension historique (court, moyen et long terme) s'inscrit dans diverses temporalités qui s'étendent du régime français à aujourd'hui. Comme pour le territoire, cette quête est un désir de se situer soi-même dans le temps, de voir reconnaître des époques comme des spécificités non seulement anecdotiquement inscrite dans la pierre mais également comme élément fondateur et discriminant du projet. En somme, « Je n'habite pas dans un espace intemporel. ».

Dans sa dimension politique, un grand projet offre une tribune permettant l'émergence et l'affirmation de discours et de choix éthiques collectifs parfois divergents et portés par des groupes distincts (riches et pauvres, gagnants et perdants, usagers de la route et population limitrophe, pouvoirs locaux et gouvernements supérieurs). Il s'agit probablement de la quête identitaire la plus évidente. Un grand projet offre en effet l'occasion de se questionner sur les choix de société, et de se positionner face à eux.

La quête identitaire se joue également dans l'univers professionnel ou technique. Un grand projet permet à un ensemble de corps professionnels (cadres supérieurs, cadres intermédiaires, ingénieurs, architectes, architectes du paysage, urbanistes, travailleurs sociaux) en relation avec leur lieu d'exercice (public, privé, université, travailleurs autonomes, retraités) de se définir et d'affirmer leur spécificité, c'est à dire leur rôle, leur potentiel, leur place dans la société, leurs rapports entre eux, puis, à partir de cet équilibre, de définir le projet. Les grands débats autour de l'aménagement du territoire et de l'esthétisme des villes sont souvent des débats de technocrates où se jouent des luttes de pouvoir entre corps professionnels opposés, et où le produit final apparaît souvent moins comme la finalité que comme un outil d'affirmation.

Idéologique, la quête identitaire l'est toujours. Un grand projet, surtout si son histoire est longue, inscrira dans sa réalisation des débats radicaux, parfois en filigrane dans d'autres quêtes, parfois de façon frontale. Le rôle de l'état, le rôle de la société et des groupes d'intérêts qui la composent sporadiquement, et la place de l'individu sont discutés. Le rôle d'une organisation publique versus un comité de citoyens, par exemple, peut questionner radicalement le rôle de l'état et sa capacité à représenter les citoyens, et vice versa.

Finalement, comme la société est également composé d'individus, se joueront également des quêtes que l'on peut considérer « psychologique ». Lors d'un projet, certains se sentent interpellés. Il s'agit ici de régler des comptes avec soi-même ou avec les autres, sortir d'un anonymat réel ou perçu, se rendre utile. Le projet peut donc être un miroir dans lequel ou à l'aide duquel, des individus se forgent sporadiquement ou radicalement une identité. Il faut rappeler que, dans le

cas de la modernisation de la rue Notre-Dame, des milliers de foyers ont été expropriés puis déplacés, soit 7 500 personnes, généralement à faible revenu. La destruction du tissu social et de la solidarité collective, malgré les 25 ans de recul, est encore lisible et a marqué les individus. Il s'agit toujours d'un traumatisme collectif de par son échelle, mais aussi vécu de façon individuelle.

La relation « ville » et « identité »

L'analyse du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal permet de dégager des éléments de réflexion.

L'identité, si ce phénomène existe, s'inscrit dans une dualité plus large et connue (besoin/désir, raison/passion, technique/art, etc.), soit, d'une part, le « besoin » de produire un objet « universel et nécessaire » et, d'autre part, le « désir » de produire un objet « singulier et accidentel ». Ici, le mot accidentel doit être compris de façon opposé à absolu, substantiel et nécessaire. La forme est ici imprévue. Il n'y a pas de forme *a priori* et nécessaire. Elle n'est donc pas imposée mais choisie de façon libre et autonome.

D'une part, on retrouve l'objet urbain « produit » d'un discours rationnel, technique, scientifique et duplicable, qui renvoie à un besoin ou à objectif à satisfaire, soit la nécessité. Nous ne sommes pas loin de l'idéalisme et de ses corollaires. D'autre part, on retrouve l'objet urbain qui « produit » du discours. Nous sommes ici à proximité d'un certain empirisme, notamment l'empirisme politique, et de ses corollaires.

Dans cette dualité, la technique est perçue comme un oppresseur des spécificités et des identités (la technocratie apparaît comme l'ennemi des humanistes ; et la loi comme l'ennemi du désir débridé), et les spécificités sont perçues comme un obstacle à la rationalité et l'objectivité d'une opération (les particularités locales et les revendications irrationnelles imprévisibles sont la bête noire des technocrates).

Qui a tort et qui a raison ?

Premier constat : il n'y a pas les oppresseurs d'un côté et les opprimés de l'autre. Les individus interpellés sont tous porteurs de la dualité, soit de maintenir et organiser rationnellement le problème (pour communiquer, décrire et réaliser un objet) et désirer être en adéquation avec une idée de ce qu'ils sont dans le cadre du projet (se faire reconnaître par le biais d'un objet singulier comme sujet) afin de réussir leur quête identitaire.

Deuxième constat : le discours « objectif », c'est-à-dire l'articulation technique d'un projet (les plans et devis, par exemple) est une condition

essentielle ou nécessaire, mais insuffisante, pour passer de l'imaginaire (les plans et les devis) au réel (la construction de la route elle-même).

Le nombre de projets réalisables est infini, seuls les projets désirés (désirés par des sujets en situation de pouvoir) sont réalisés.

Le discours « objectif » permet surtout de garantir la faisabilité éventuelle d'un projet, ce qui rend possible, assure et justifie un discours d'une durée limitée ou éternelle sur l'objet (on discute de la rue Notre-Dame depuis près d'un siècle, bien que sa faisabilité technique n'est jamais été mise en cause). Une difficulté technique insurmontable aurait centré tout le discours sur les moyens techniques et la recherche de nouveaux moyens, plutôt que sur l'identité.

Troisième constat : le discours « subjectif », c'est à dire la quête identitaire ou le désir de se faire reconnaître et de se reconnaître comme sujet soit d'une rue, d'une corporation, d'un débat, etc., est essentiel pour passer de l'imaginaire au réel (sans le désir, un projet ne trouverait pas preneur).

Quatrième constat : sans la quête identitaire, soit le désir de se reconnaître dans un objet (représentation claire du lieu, de l'époque, du statut social, d'un choix collectif ou idéologique, etc.), un projet peut devenir un délire technique.

Il faut rappeler que le mot délire renvoie à une définition précise : « Délire : état d'une personne caractérisé par une perte du rapport normal au réel et un verbalisme qui en est le symptôme. Petit Robert. 1993. P. 577 ».

L'image numéro 22 est un exemple parmi une multitude d'exemples possibles de délire technique. Un automobiliste qui circule dans cet échangeur n'a aucun repère spatial, temporel, collectif ou individuel lui permettant de savoir qui il est (sommes-nous ici en 1975 ou en 2001, à Montréal ou à Los Angeles, sommes-nous riches ou pauvres, contestataires ou conformistes, etc.). On peut répliquer que l'identité est ici à une échelle planétaire et liée à une époque de longue durée soit la période moderne. Cependant, référer à des définitions identitaires d'échelle inhumaine, n'est ce pas une absence d'identité ? De plus, la question centrale demeure. D'où provient cette création d'objets délirants, comme cet échangeur sans relation directe avec le réel (le temps et l'espace y sont illisibles pour le simple automobiliste pour qui cet objet est tout de même construit) et verbeux (l'échangeur multiplie les bretelles routières comme autant de mots pour eux-mêmes) ?

Insertion image 22

Cinquième constat : sans l'organisation rationnelle du projet (outils techniques, cadre normatif, démarche, etc.) un projet peut mener à une utopie ou à la démagogie (discours fondé que sur le seul désir du sujet de se faire reconnaître).

« La démagogie s'introduit quand, faute de commune mesure, le principe d'égalité s'abâtardit en principe d'identité » Antoine de Saint-Exupéry.

Des manifestations ont déjà animé les débats entourant la réalisation de la rue Notre-Dame, sans aucune ou peu de données scientifiques disponibles pour encadrer ou permettre des prises de position fondées. On peut se questionner sur le pourquoi d'une position radicale, pour ou contre quoique ce soit, avant que soient disponibles de quelconques arguments permettant de démontrer la validité de cette position. En l'absence de discours rationnel qui bride la quête identitaire, faire reconnaître un désir en soi devient une utopie (« Utopie : idéal, vue politique ou sociale qui ne tient pas compte de la réalité. » Petit Robert. 1994. P. 2349), et se faire reconnaître soi-même individuellement ou collectivement comme porteur d'une identité mène à la limite à une forme de démagogie (« Démagogie : politique par laquelle on flatte, on exploite les sentiments, les réactions des masses ». Petit Robert. 1994. P. 579).

Insertion image 23

Sixième constat : la place de la quête identitaire est celle de moteur de l'action et non pas d'une exigence à satisfaire.

Une question demeure également ici ouverte. Si la quête identitaire est un carburant et non une exigence, cette quête est-elle possible à satisfaire et l'identité est-elle définitivement introuvable ?

Septième constat : l'identité est une adéquation, une sorte d'état d'équilibre entre un objet possible et un sujet qui désire.

La notion d'identité n'existe que pendant la réflexion sur un projet ou son élaboration. Après sa réalisation, la notion de quête identitaire est difficile à circonscrire et résiduelle. En effet, les sujets désirants auront changé (vive l'éternelle contestation!), ou simplement changé de centre d'intérêt, et le discours rationnel se centrera sur les difficultés techniques restantes.

Huitième constat : la quête d'identité est légitime (« Légitime : qui est juridiquement fondé, consacré par la loi ou reconnu conforme au droit et spécialement au droit naturel (distinct de *légal**). Petit Robert. 1994. P. 1269 »), c'est-à-dire antérieure à tout jugement moral qui en limiterait la

portée universelle, le propre de tous les acteurs, et observable partout et à tout moment. Il ne s'agit donc pas d'une stratégie opportuniste, puisqu'il s'agit d'un principe « non négociable » de la vie sociale.

Neuvième constat : si l'identité est une adéquation toujours temporaire et fragile, un état d'équilibre résultant d'affrontements entre la technique "universalisante" et le désir "singularisant", le modèle absolu ne se trouve pas dans la victoire de l'un sur l'autre (ou appelée catastrophe, avec pour paradigmes le délire d'un côté et la démagogie ou l'utopie de l'autre) mais dans le contrôle de l'un sur l'autre, c'est-à-dire dans un duel « planifié ». Ne retrouve-t-on pas ici les diverses formes que prennent les commissions publiques, les audiences et les commissions parlementaires ? Ne s'agit-il pas d'un duel planifié pour assurer une certaine équité ?

En guise de conclusion

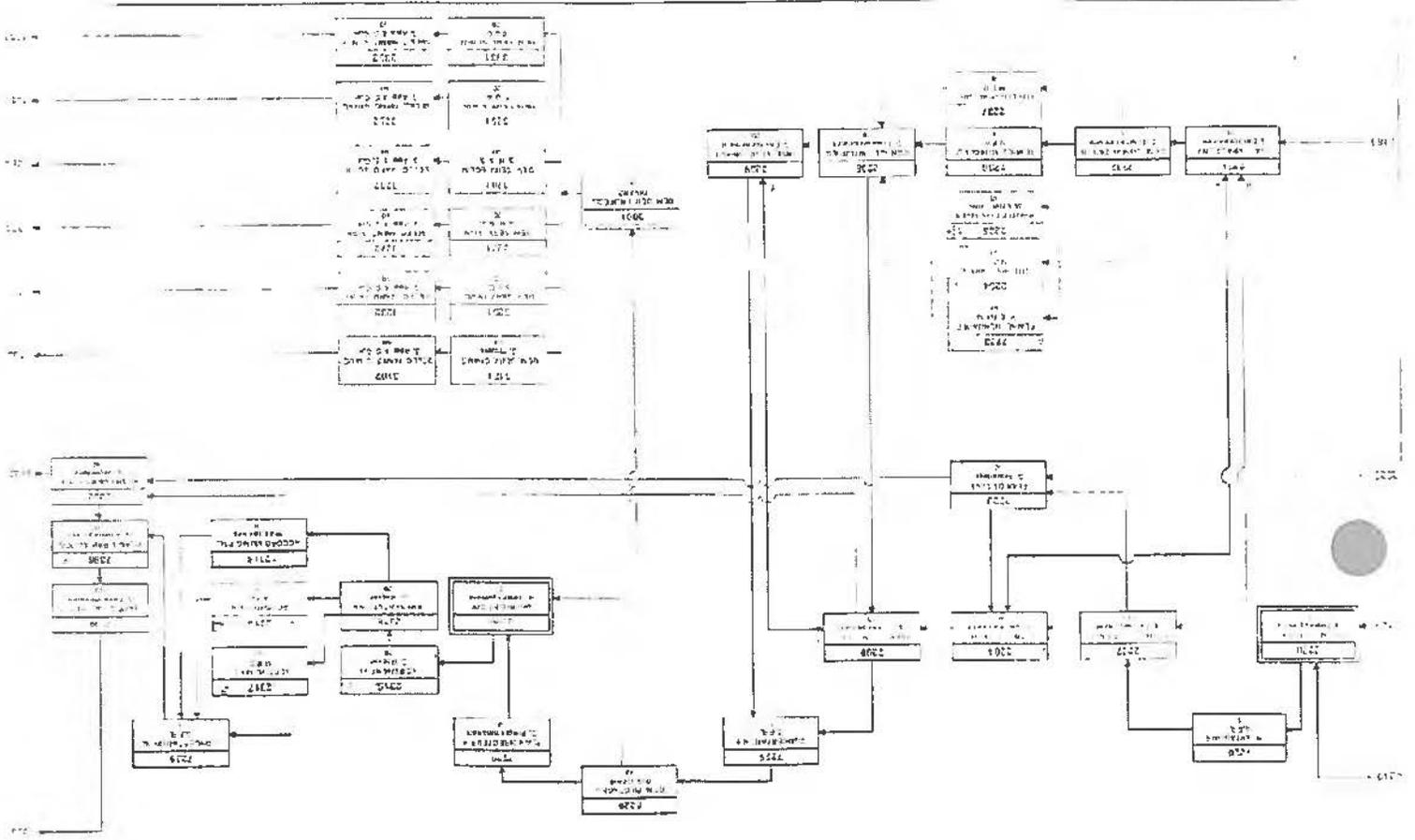
Si « identité » il y a au bout de la quête identitaire, celle-ci se trouve dans la manière de mettre en relation le discours rationnel, généralement représenté par la technique, et le désir généralement assimilé à des attentes. Et la mesure de la satisfaction identitaire est probablement proportionnelle au nombre d'outils techniques rendus disponibles et au nombre de désirs distincts dont l'expression a été possible.

Cette quête identitaire rencontre, en outre, divers écueils, dont au départ un déséquilibre entre l'idéalisme technique qui a bonne presse et l'empirisme politique souvent relégué au domaine de l'irrationnel et de l'émotif. Il ne faut donc pas sous-estimer l'importance de règles claires, un cadre légal par exemple, pour arbitrer la dualité entre ces deux pôles. On compte comme exemple toute la panoplie réglementaire entourant les commissions, les enquêtes publiques et les audiences. Il faut également accepter, afin d'éviter la domination du discours technique, que dans chaque projet et à chaque étape de celui-ci se rejoue le sort entier de l'humanité (Mme X et sa philosophie du bonheur, Mme Y et son éthique de la manipulation, M. X et le rôle de l'état, etc). Un projet urbain, avant d'être une prouesse technique ou l'affirmation de quelques uns, demeure une épreuve de sincérité et de vérité.

Une voie possible serait-elle tracée, soit d'accorder une valeur mythique, c'est-à-dire originaire et fondatrice d'identité collective, au processus de planification lui-même ? Il s'agit ici de se reconnaître dans le processus et non dans son résultat, l'objet urbain ne devenant qu'un résidu.

En somme, dans tout projet urbain se retrouve un duel philosophique non résolu entre Kant et Machiavel, entre idéalisme et empirisme politique.

Si, pour Kant, l'homme est un être raisonnable et auquel le devoir s'impose comme un absolu (les désaccords sont à la limite des malentendus faute de connaissances appropriées), avec lui, le discours technique dans un projet urbain devrait être unificateur et aplanir les désaccords, sinon reléguer aux oubliettes les attentes du domaine de l'émotion. Au contraire, pour Machiavel, l'homme est un animal menaçant et indompté. Machiavel « enseigne à éloigner le fauve intérieur et extérieur aux lumières du feu toujours provisoire et toujours fragile de la Loi. », la loi venant donc brider le désir et le rendre possible.



CHAMMENT D'UN PROJET FOURIER TYPE

1. Introduction

2. Objectifs de la recherche

3. Méthodologie

4. Résultats

5. Discussion

6. Conclusion

7. Bibliographie

8. Annexes

La démarche

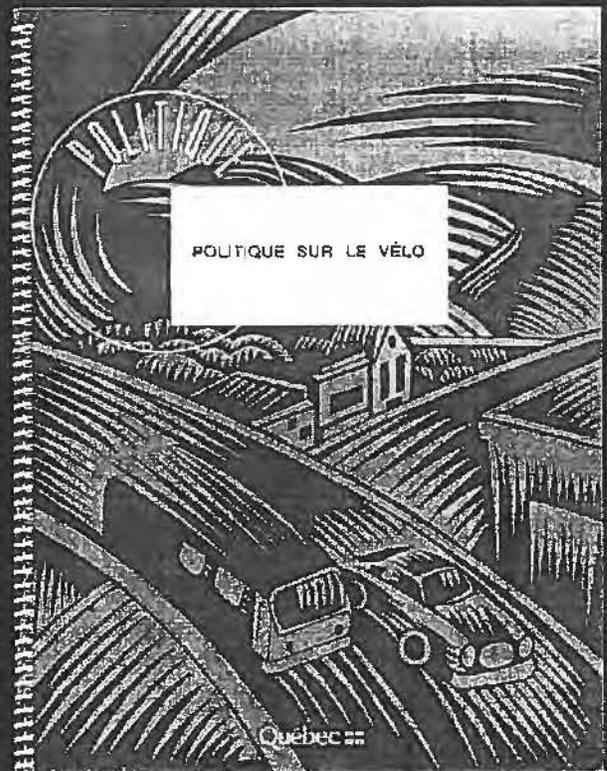
Le cadre normatif

**POLITIQUE DE SÉCURITÉ
DANS LES TRANSPORTS**

VOLET ROUTIER

**UNE VISION
SÉCURITAIRE
SUR DES KILOMÈTRES**

Québec ::



POLITIQUE SUR LE VÉLO

Québec ::

Le cadre normatif

Québec

DU QUÉBEC

DES TRANSPORTS

DU MINISTÈRE

DE L'ENVIRONNEMENT

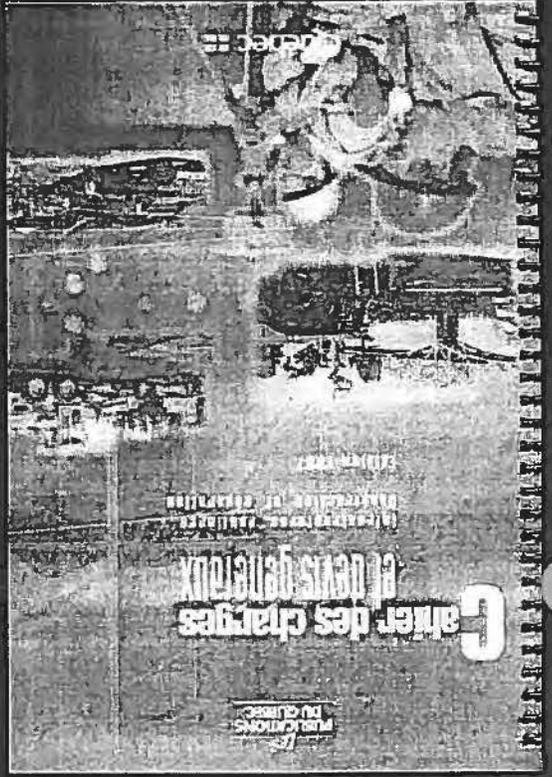
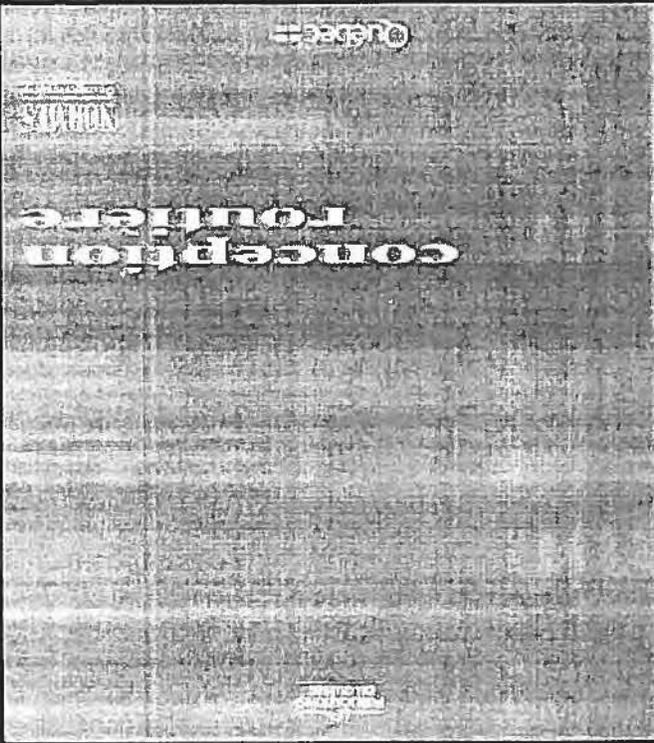
LA POLITIQUE



Québec

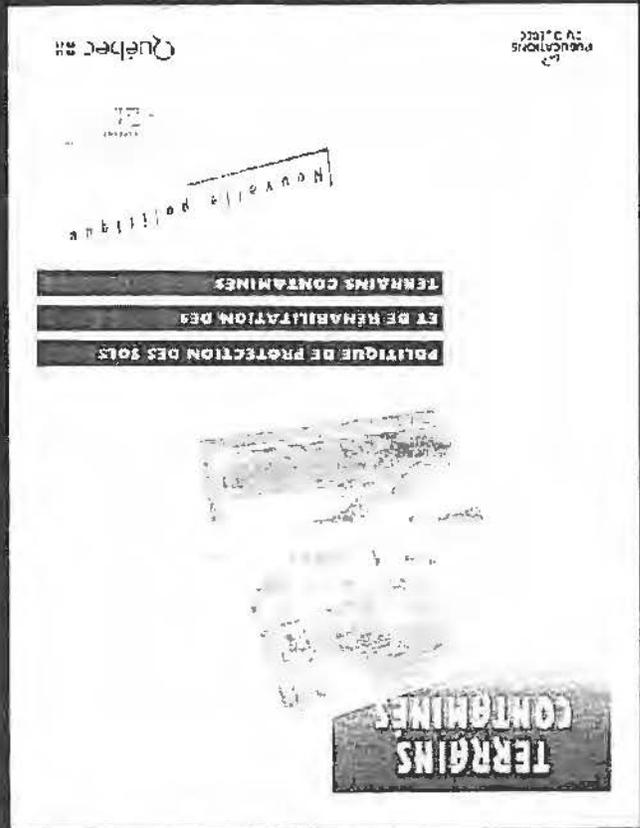
Politique sur le bruit routier





Le cadre normatif

±



Le cadre normatif



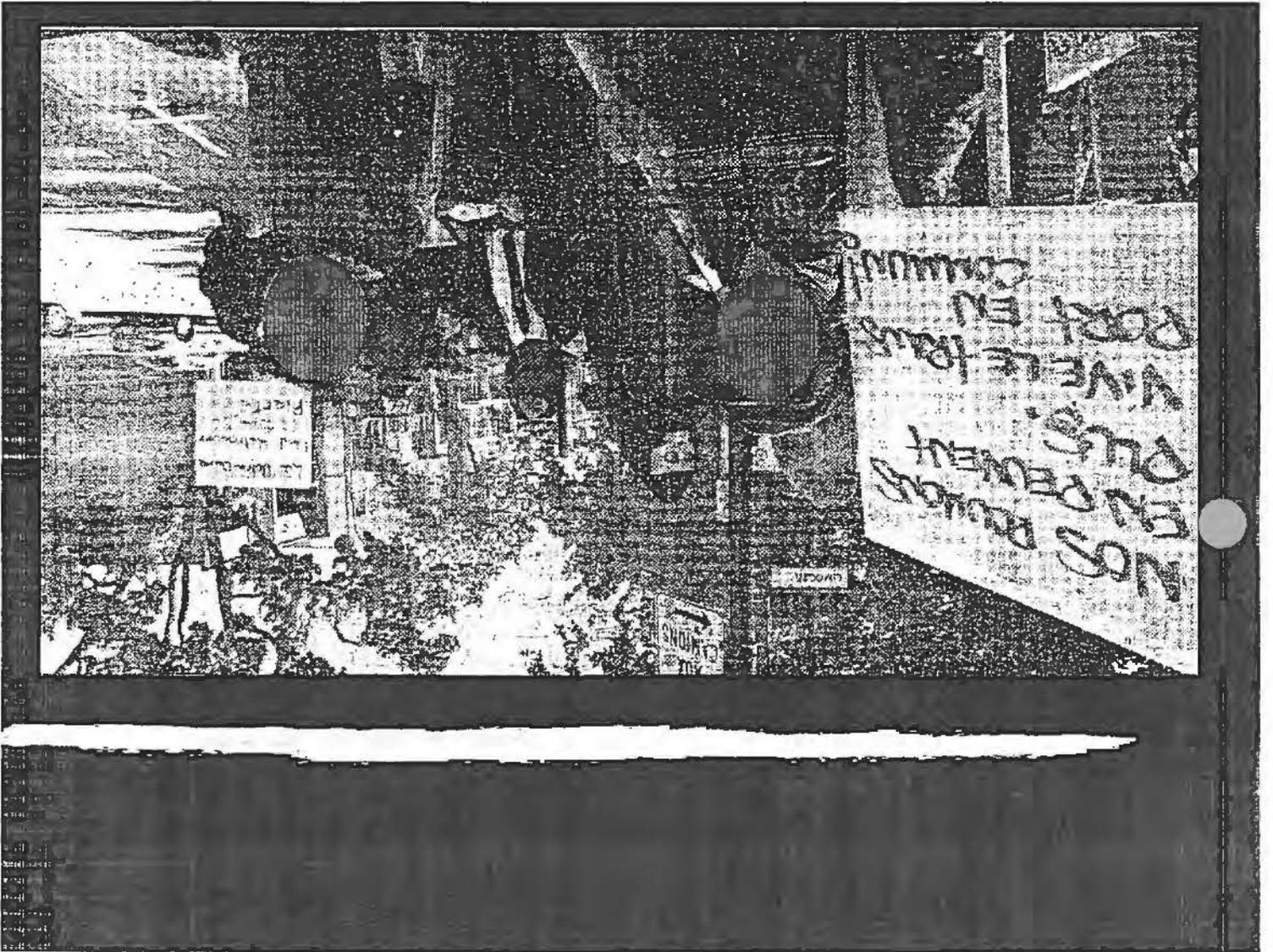
Photo: Pierre Lahaie

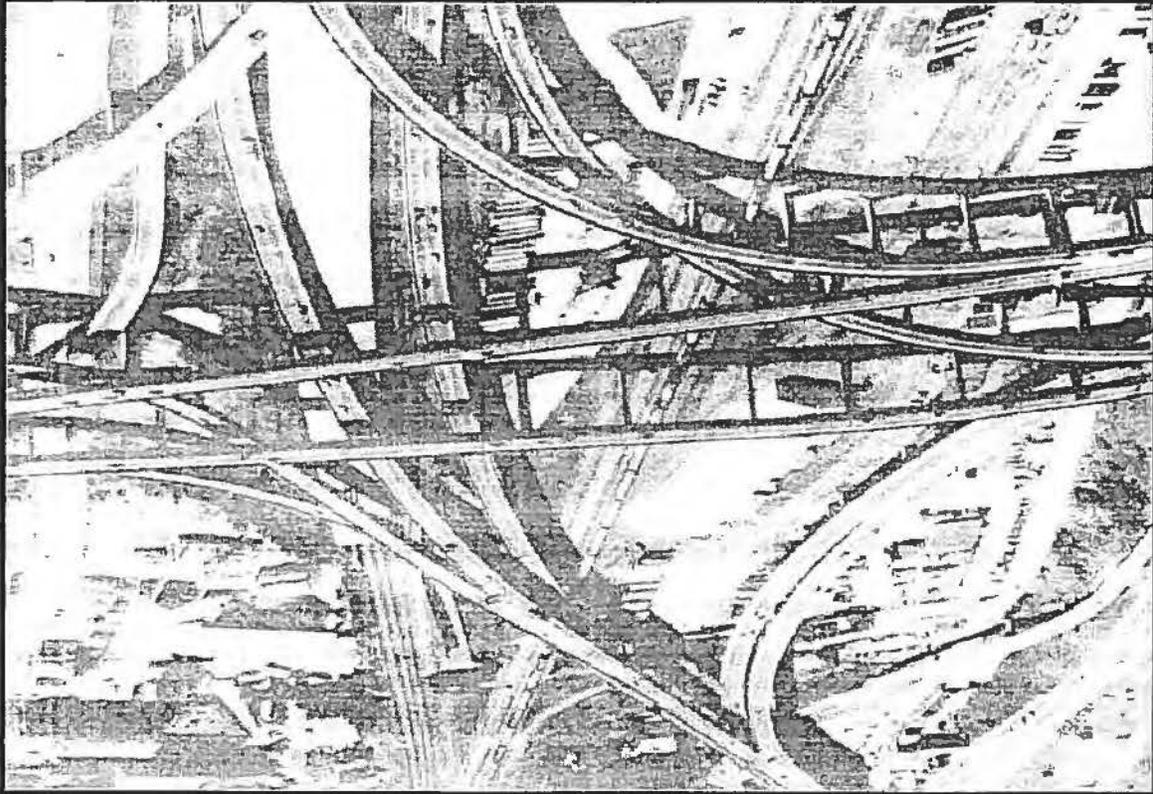
18 janvier 2001

CELAT

Rapports entre
la ville et l'identité

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

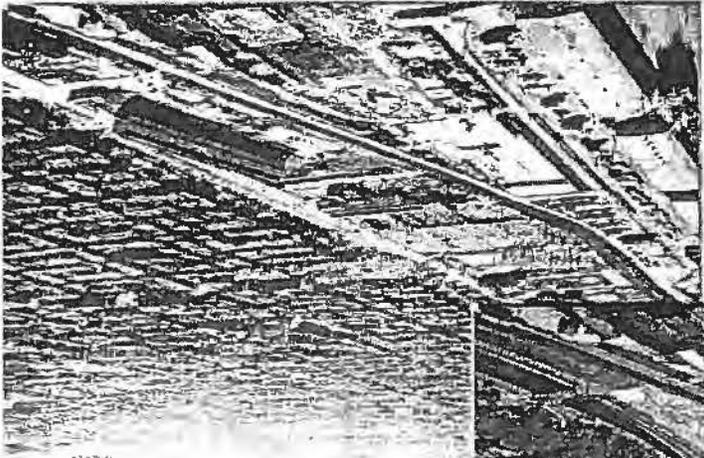




PROPOSITION

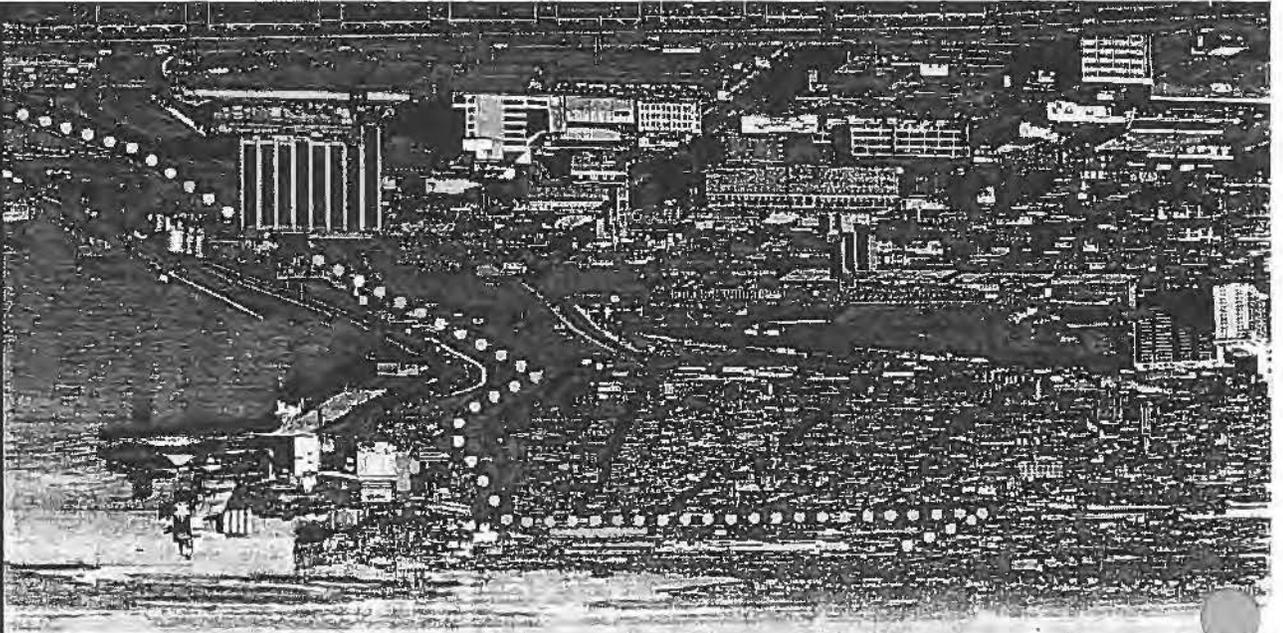


ETAT ACTUEL



Porte Maisonneuve
7 Août 2000

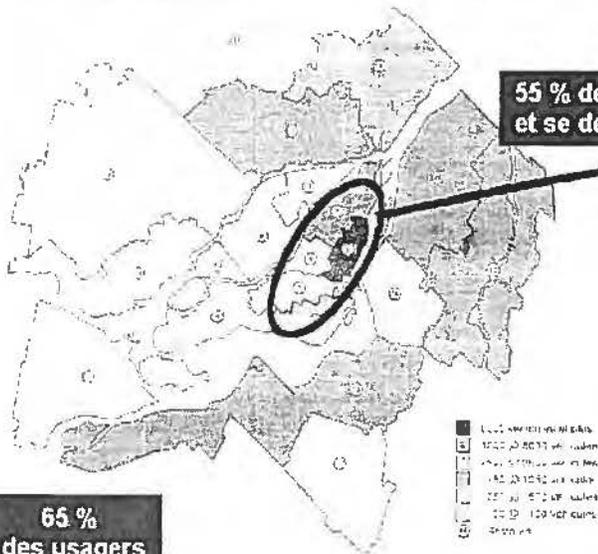
Photo: Pierre Lahoud



Le festival

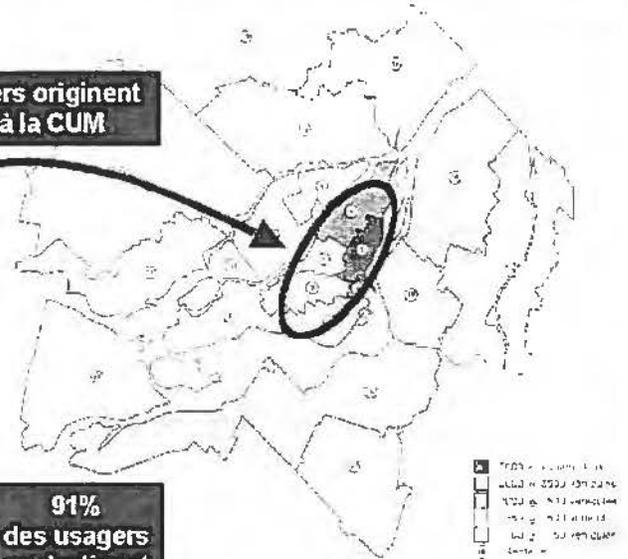
La rue Notre-Dame

Les outils



Distribution spatiale des déplacements automobiles utilisant le nouveau tronçon par secteur d'origine

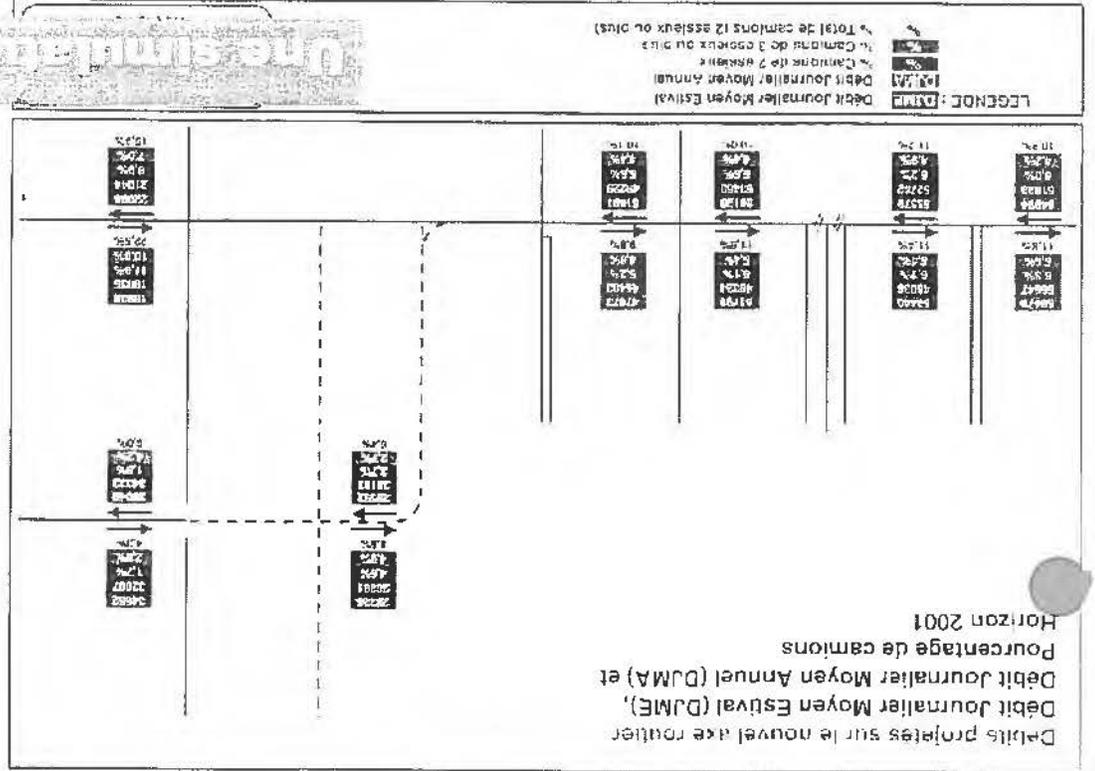
55 % des usagers originent et se destinent à la CUM



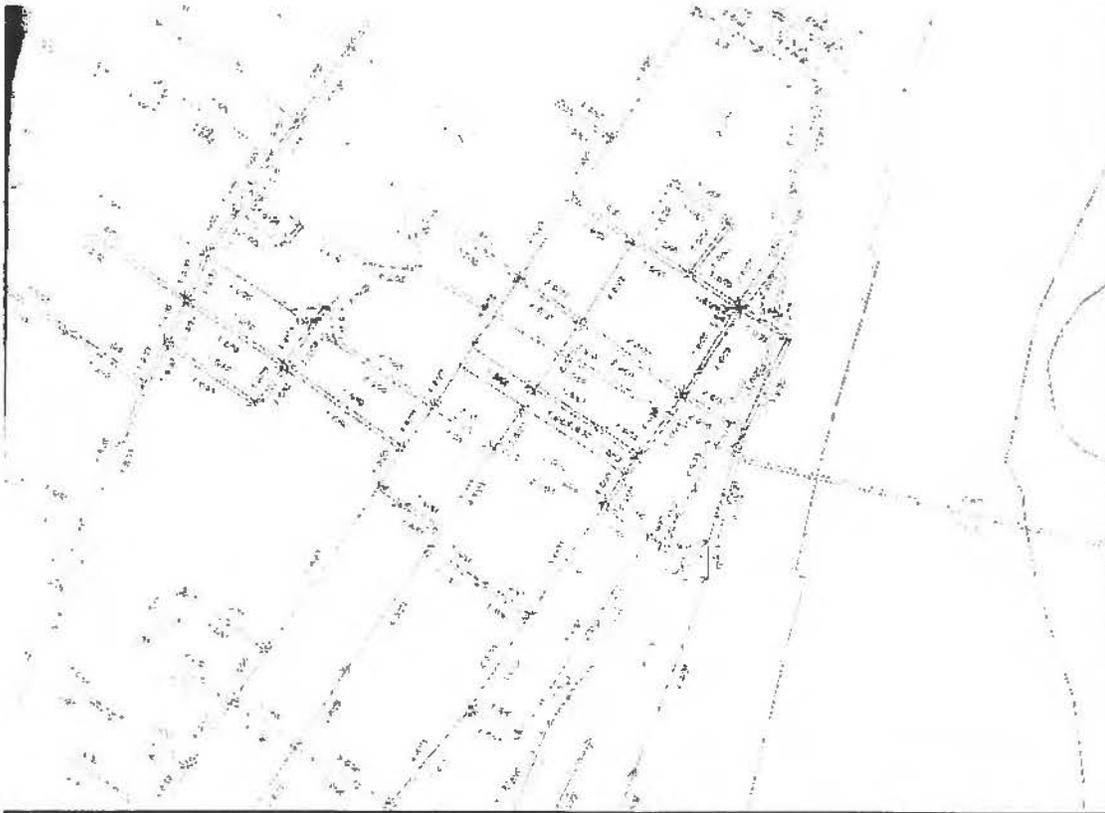
Distribution spatiale des déplacements automobiles utilisant le nouveau tronçon par secteur de destination

Les outils

Debits profites sur le nouvel axe routier
 Debit Journalier Moyen Estival (DJME),
 Debit Journalier Moyen Annuel (DJMA) et
 Pourcentage de camions
 Horizon 2001

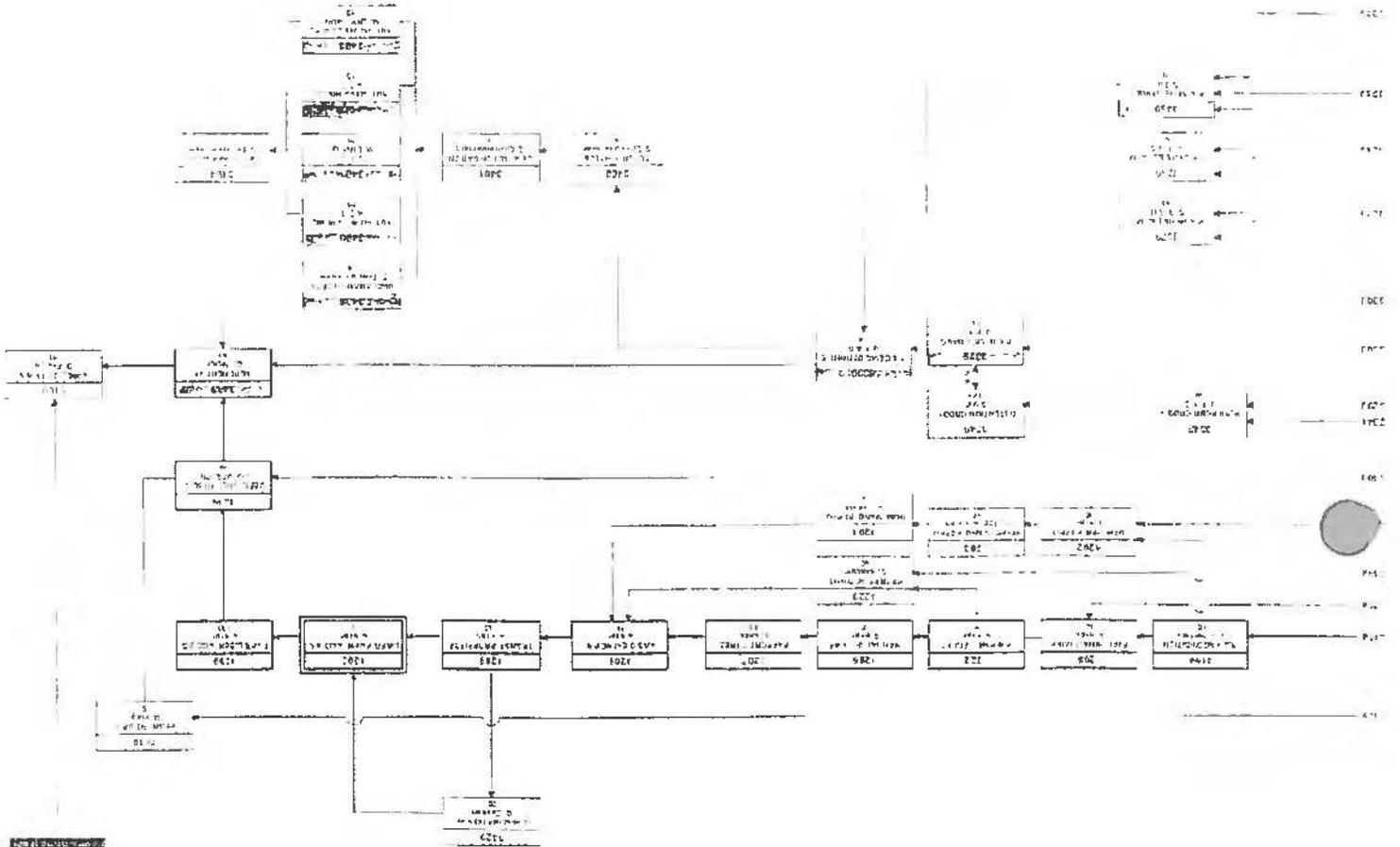


Un exemple de plan de déviation

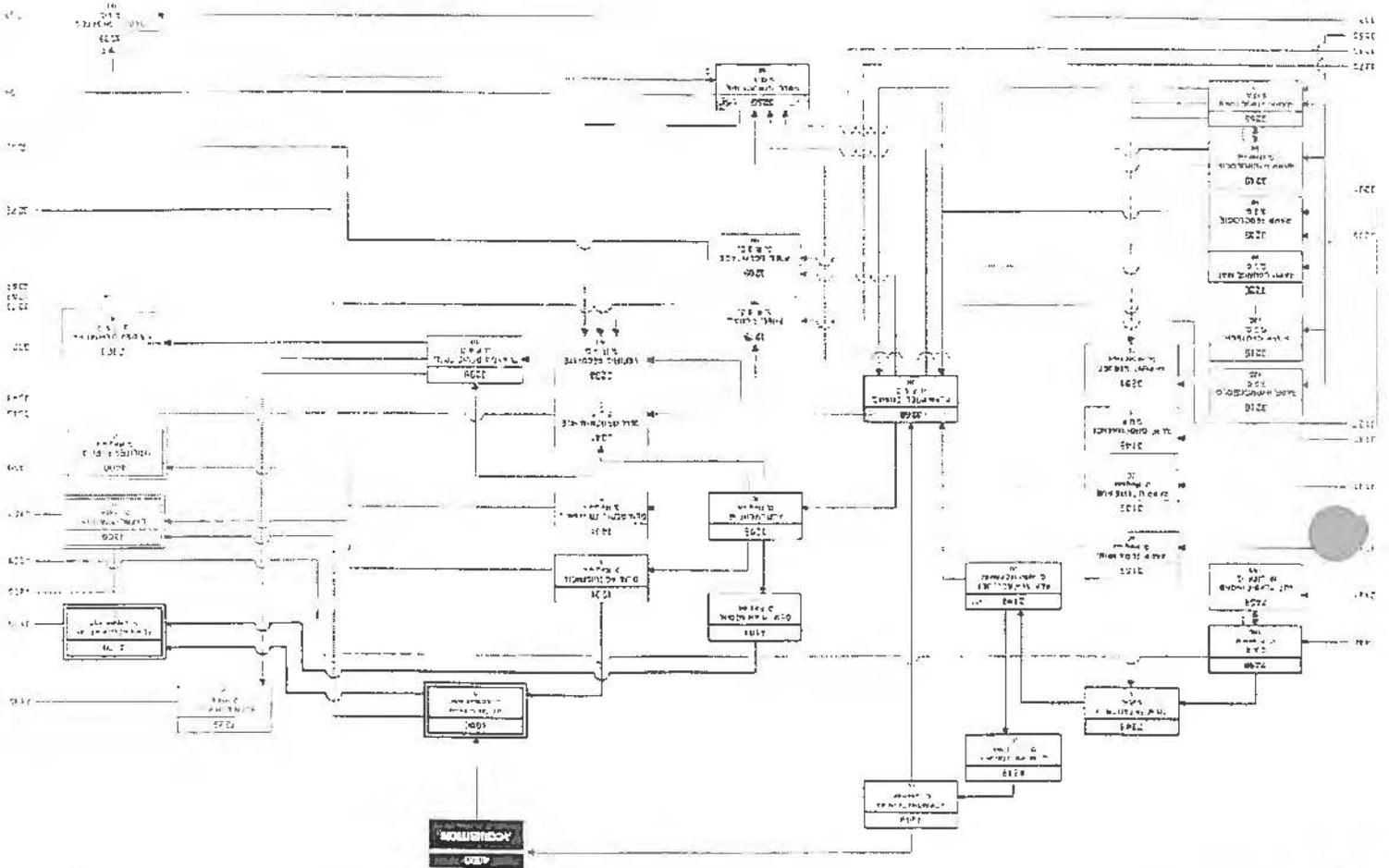


**Modèle
EMME/2**

Les outils



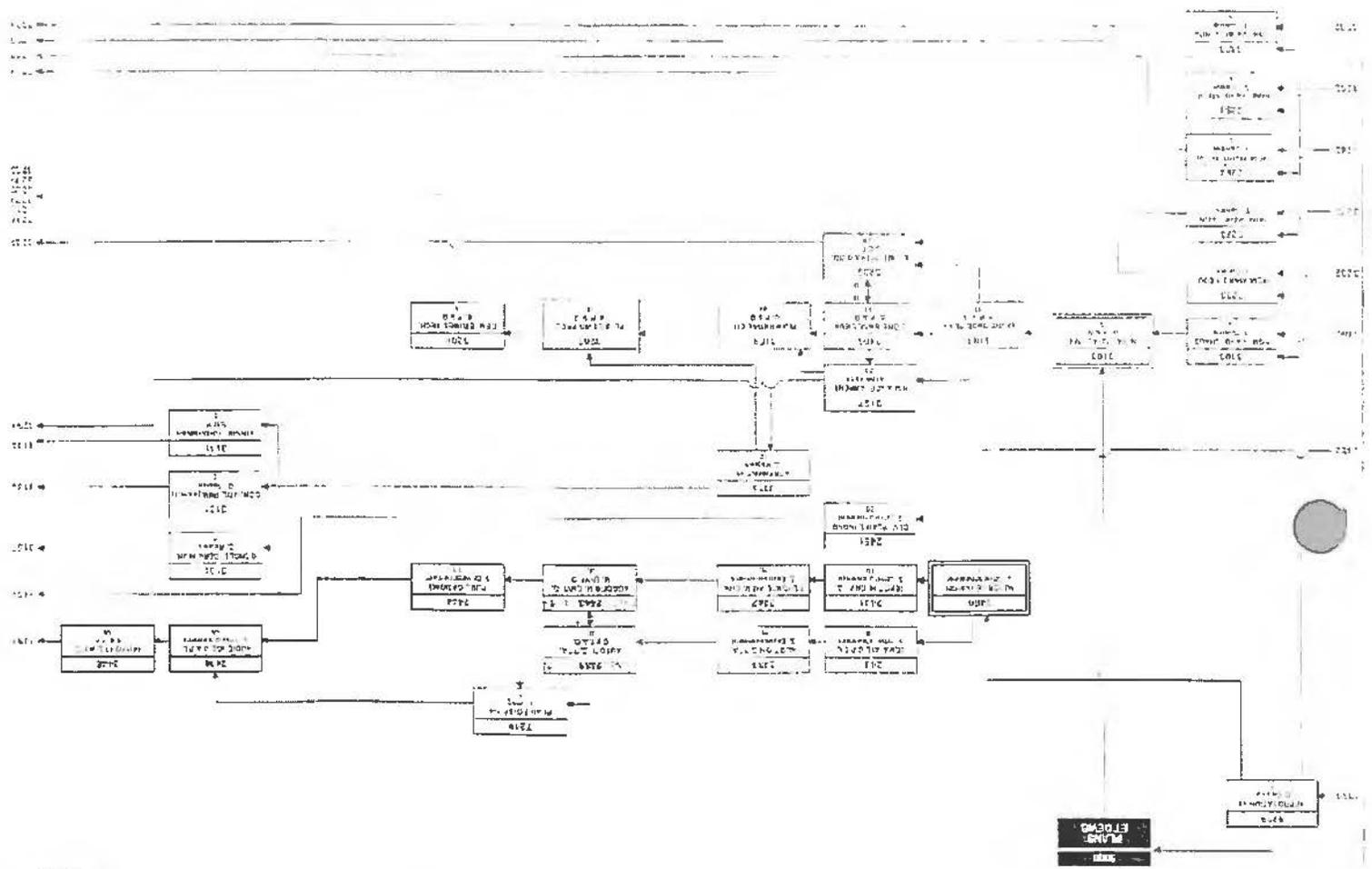
1001
 1002
 1003
 1004
 1005
 1006
 1007
 1008
 1009
 1010
 1011
 1012
 1013
 1014
 1015
 1016
 1017
 1018
 1019
 1020
 1021
 1022
 1023
 1024
 1025
 1026
 1027
 1028
 1029
 1030
 1031
 1032
 1033
 1034
 1035
 1036
 1037
 1038
 1039
 1040
 1041
 1042
 1043
 1044
 1045
 1046
 1047
 1048
 1049
 1050
 1051
 1052
 1053
 1054
 1055
 1056
 1057
 1058
 1059
 1060
 1061
 1062
 1063
 1064
 1065
 1066
 1067
 1068
 1069
 1070
 1071
 1072
 1073
 1074
 1075
 1076
 1077
 1078
 1079
 1080
 1081
 1082
 1083
 1084
 1085
 1086
 1087
 1088
 1089
 1090
 1091
 1092
 1093
 1094
 1095
 1096
 1097
 1098
 1099
 1100



CHEMINEMENT D'UN PROJET SCUTIER TYPE

Service de la production routière
 Direction de Québec
 1000, rue de la Couronne, Québec, Québec G1R 2C1

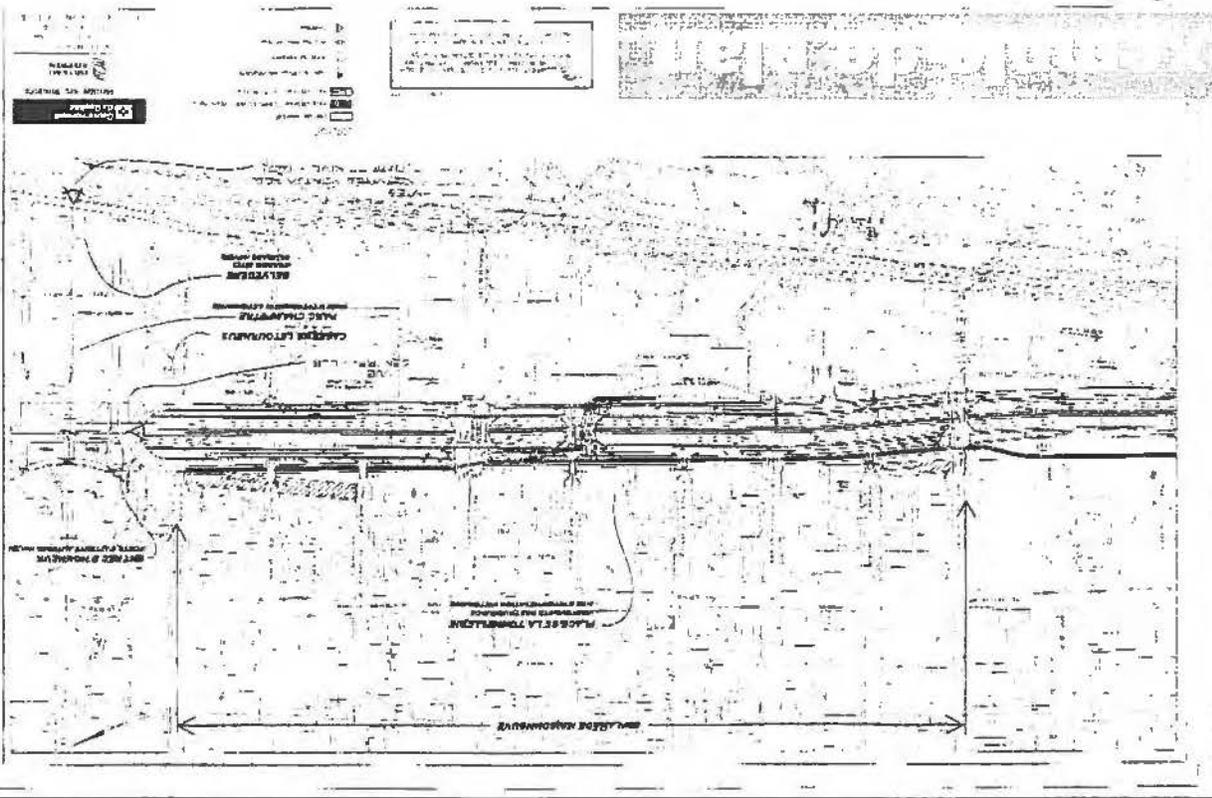




CHEMINEMENT D'UN PROJET HOURLIER TYPE


 Société de planification routière
 1000, rue de la Loi, Québec, Québec, Canada H3B 4Y4
 Téléphone : (514) 399-3333
 Télécopieur : (514) 399-3334
 Site Web : www.spl.ca

PROPOSITION



PROPOSITION

PROPOSITION

La rue Notre-Dame

PROPOSITION