



Collection sous la direction de  
Juan-Luis Klein et Suzanne Laurin

### L'éducation géographique, 2<sup>e</sup> édition

Formation du citoyen et conscience territoriale  
Sous la direction de Juan-Luis Klein et Suzanne Laurin  
1999, ISBN 2-7605-1052-2, 270 pages, D-1052, 27\$

### Le Québec en changement

Entre l'espérance et l'exclusion  
Sous la direction de Pierre Bruneau  
2000, ISBN 2-7605-1058-1, 242 pages, D-1058, 35\$

PRESSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC  
2875, boul. Laurier, Sainte-Foy (Québec) G1V 2M3  
Téléphone: (418) 657-4399 • Télécopieur: (418) 657-2096  
Courriel: secretariat@puq.quebec.ca • Internet: www.puq.quebec.ca

#### Distribution :

##### CANADA et autres pays

DISTRIBUTION DE LIVRES UNIVERS S.E.N.C.  
845, rue Marie-Victorin, Saint-Nicolas (Québec) G7A 3S8  
Téléphone: (418) 831-7474 / 1-800-859-7474 • Télécopieur: (418) 831-4021

##### FRANCE

DIFFUSION DE L'ÉDITION QUÉBÉCOISE  
30, rue Gay-Lussac, 75005 Paris, France  
Téléphone: 33 1 43 54 49 02  
Télécopieur: 33 1 43 54 39 15

##### SUISSE

GM DIFFUSION SA  
Rue d'Étraz 2, CH-1027 Louay, Suisse  
Téléphone: 021 803 26 26  
Télécopieur: 021 803 26 29



La Loi sur le droit d'auteur interdit la reproduction des œuvres sans autorisation des titulaires de droits. Or, la photocopie non autorisée – le « photocopillage » – s'est généralisée, provoquant une baisse des ventes de livres et compromettant la rédaction et la production de nouveaux ouvrages par des professionnels. L'objet du logo apparaissant ci-contre est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit le développement massif du « photocopillage ».

162

DC5

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal


AUD6211 06 057

# Les espaces dégradés

CONTRAINTES ET CONQUÊTES

Sous la direction de Gilles Sénécal  
et Diane Saint-Laurent

2000

 Presses de l'Université du Québec  
2875, boul. Laurier, Sainte-Foy (Québec) G1V 2M3

Données de catalogage avant publication (Canada)

Vedette principale au titre :

Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes

(Géographie contemporaine)  
Comprend des réf. bibliogr.

ISBN 2-7605-1071-9

1. Urbanisme – Aspect de l’environnement – Québec (Province). 2. Villes – Rénovation – Québec (Province). 3. Environnement – Dégradation – Québec (Province). 4. Environnement – Gestion – Québec (Province). 5. Aménagement du territoire – Québec (Province). 6. Urbanisme – Aspect de l’environnement.

I. Sénécal, Gilles, 1952- . II. Saint-Laurent, Diane. III. Collection

HT169.C32Q4 2000

711'.4'09714

C00-940490-2

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Programme d'aide au développement de l'industrie de l'édition (PADIE) pour nos activités d'édition.



Nous remercions le Conseil des arts du Canada de l'aide accordée à notre programme de publication.

Révision linguistique : LE GRAPHIE ENR.

Mise en pages : CHARACTERA

Conception graphique : RICHARD HOBSON

Photo de la couverture : CLAIRE POTRAS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 PUQ 2000 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés  
© 2000 Presses de l'Université du Québec

Dépôt légal – 2<sup>e</sup> trimestre 2000  
Bibliothèque nationale du Québec / Bibliothèque nationale du Canada  
Imprimé au Canada



## TABLE DES MATIÈRES

Note liminaire .....	1
<i>Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent</i>	
Remerciements .....	3
Chapitre 1 <b>La géographie face au défi de la requalification des espaces à contraintes environnementales</b> .....	5
<i>Gilles Sénécal et Diane Saint-Laurent</i>	
1.1. UNE PRISE DE CONSCIENCE, UN REGARD NEUF .....	6
1.2. NATURE, ENVIRONNEMENT ET ÉVOLUTION DE LA GÉOGRAPHIE .....	9

- SAWATIZKY, D. (1998). « Ottawa River Caves, update 98 », *Canadian Caverin*, vol. 29, n° 1, p. 18-23.
- SCHROEDER, J. (1979). « Développement de cavités d'origine mécanique dans un karst froid (Nahanni, T. N.-O., Canada) », *Annales de la Société géologique de Belgique*, n° 102, p. 59-67.
- SCHROEDER, J. (1991). « Les cavernes à Montréal, du glaciotectonisme à l'aménagement urbain », *Le Géographe canadien/The Canadian Geographer*, vol. 35, n° 1, p. 9-23.
- SCHROEDER, J. et M. BEAUPRÉ (1985). « Impacts des cavités glaciotectoniques sur l'aménagement urbain de Montréal », *Annales de la Société géologique de Belgique*, n° 108, p. 69-75.
- SCHROEDER, J., M. BEAUPRÉ et M. CLOUTIER (1986). « Ice-push Caves in Platform Limestones of the Montreal Area », *Canadian Journal of Earth Sciences*, n° 23, p. 1842-1851.
- SCHROEDER, J., M. BEAUPRÉ et M. CLOUTIER (1990). « Substrat glaciotectonisé et till syngénétique à Pont-Rouge, Québec », *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 44, n° 1, p. 33-42.
- SCHROEDER, J. et D. CARON (1997). « Les cavernes : un géotope pour le développement local », dans *Rebâtir des campagnes, des villages et des petites villes pour le XXI<sup>e</sup> siècle*, Éditions Trois-Pistoles, p. 200-209.
- SCHROEDER, J. et W. COMEAU (1997). « La glaciotectonique : un fléau pour les entrepreneurs en minage, une solution logique pour les consultants et les promoteurs », vingtième session d'étude sur les techniques de sautage, 30-31 octobre 1997, département de mines et métallurgie, Université Laval, Sainte-Foy, Québec, 9 p., 4 figures, 5 photos, ISBN 2-9805815-0-X.
- SCHROEDER, J. et L. DESMARAIS (1988). « Morphologie et sédiments de la plus grande grotte du Bouclier canadien : la caverne Lafèche, Québec », *Annales de la Société géologique de Belgique*, n° 111, p. 173-182.
- WAGA, J.M. (1993). « Genèse de la grotte de Komoniecki dans les petites Beskides », *Kras i Speleologia*, US Katowice, tome 7 (xvi), p. 94-100, en polonais, résumés anglais et français.
- WALTHAM, A.C., G. VANDENVEN et C.M. EK (1986). « Site Investigations on Cavernous Limestone for the Remouchamp Viaduct, Belgium », *Ground Engineering*, vol. 19, n° 8, p. 16-18.

## CHAPITRE



**Gilles Sénécal,  
Julie Archambault  
et  
Pierre J. Hamel**

### **L'AUTOROUTE URBAINE À MONTRÉAL : LA CICATRICE ET SA RÉPARATION**

La métaphore de la cicatrice désigne l'autoroute urbaine dans toute sa singularité. Il s'agit bel et bien d'une blessure qui échancre le vieux tissu urbain, le dénature sur une largeur plus grande que la césure elle-même mais qui, contrairement à la réalité biologique à laquelle elle se réfère, ne se referme ni se répare facilement. L'autoroute urbaine devait accélérer le flux des véhicules jusqu'au cœur des villes, conçue et aménagée dans l'esprit de l'urbanisme fonctionnaliste et moderne. Construite au service des échanges intervilles et des déplacements métropolitains, une telle infrastructure de transport n'a pas de rationalité locale. C'est particulièrement vrai lorsqu'elle franchit la ville existante, bâtie avant la domination de l'automobile : un nouvel environnement construit s'impose brutalement. Ses effets peuvent être appréhendés et même atténués,

notamment l'obstacle imposant qu'elle offre aux passages et aux liaisons à pied, le bruit et la poussière qu'elle suscite, le choc paysager qu'elle induit. Il restera tout de même un stress difficile à réparer.

L'autoroute urbaine crée ainsi une tension entre la fonction de transport et l'habitat, voire entre son utilisateur et le riverain : réservée aux véhicules motorisés, elle s'inscrit dans une logique métropolitaine, construite à une époque dominée par certains acteurs favorables à l'urbanisme fonctionnaliste qui appuient du même coup le mouvement de rénovation urbaine et l'effort de décentralisation vers les nouvelles banlieues. Sa planification répondait à une demande d'accélération de la mobilité personnelle. Rien n'était prévu pour atténuer les contraintes ressenties localement, prêtant peu d'attention aux conditions réservées aux riverains ; le choix initial du tracé et le type de technologie (pilotis, tranché ou tunnel) tenaient probablement davantage des contraintes budgétaires et technologiques que sociales ou environnementales. Une analyse historique approfondie permettrait de dévoiler les enjeux de l'époque, éclairant le rôle des acteurs et les raisons de ce type d'aménagement.

Notre démarche est tout autre. Elle consiste d'abord à décrire l'organisation du paysage urbain en contact avec l'autoroute. Dans les parties anciennes de la ville, une première observation des espaces latéraux des autoroutes de Montréal confirme que ceux-ci, jadis riches d'espaces de vie et d'habitats de qualité, voire même d'activités primatiales, ont subi une dégradation réelle et qu'ils apparaissent « confus et désordonnés », pour reprendre l'expression d'un rapport d'experts (Dessau-LGL, 1993). Est-ce le prix à payer pour le développement ou n'est-ce pas plutôt les effets d'une politique d'aménagement insouciante de créer des espaces de mauvaise qualité, tant sur le plan de la vitalité économique que du bien-être de la population résidant à proximité ? Car on peut se demander s'il est rentable pour une ville centrale d'accueillir de telles infrastructures, certes utiles pour assurer la fluidité du transport routier, mais aux contraintes lourdes sur le cadre de vie et l'organisation des activités ? Au surplus, elles contribuent aux déplacements des personnes et des activités vers la banlieue.

## 7.1. DES ESPACES SACRIFIÉS ?

La phase d'aménagement fonctionnaliste et moderniste, qui s'impose dans les villes nord-américaines, à Montréal comme partout, dès les années 1950, se démarque par deux processus parallèles : l'étalement urbain qui consiste en la décentralisation des espaces résidentiels et des activités vers la frange urbaine, d'une part ; le réaménagement des espaces

centraux, issus de la révolution industrielle, afin de les rendre conformes aux nouvelles normes et de répondre à la demande en faveur d'équipements réservés au transport motorisé, sous les pressions de puissants lobbys, dont ceux des industries de l'automobile et du pétrole, d'autre part. Les nouveaux canons de la planification urbaine, notamment la séparation fonctionnelle des activités, complètent le tableau. De cette restructuration spatiale des activités, dans une ville désormais planifiée pour l'automobile, il apparaissait important de construire des infrastructures autoroutières de façon à décongestionner le système de transport artériel intramétropolitain et à drainer vers la banlieue navetteurs et marchandises. La construction des réseaux autoroutiers urbains était d'ailleurs le prétexte pour entreprendre des travaux de rénovation urbaine se traduisant plus souvent qu'autrement par la destruction de quartiers anciens (Lewis, 1997). La ville fut ainsi forcée de s'adapter : nombre des nouveaux espaces urbains sont construits alors en fonction de l'automobile (Dupuy, 1997).

De plus en plus s'avive la critique à l'encontre d'un urbanisme trop nettement *automobile oriented*. Elle ne fait que reprendre d'anciennes réflexions sur le sujet, notamment de Benton Mackaye et ses principes de *Townless Highway, Highwayless Town*, ainsi que celles de Lewis Mumford qui, dans *The Highway and the City*, annonçait la fin de quelque chose avec l'entrée massive de l'autoroute au cœur des vieux quartiers et des centres-villes. Il reste que la présence de l'automobile dans la ville a bouleversé les formes existantes. La transformation des environnements urbains qui s'ensuivit déjoua les ancrages sociaux anciens, tout en reconfigurant les aires sociales de la ville. Un ouvrage fut l'emblème de cette critique du paysage urbain américain issu des dernières quarante années ; intitulé *A Geography of Nowhere*, il défendait la thèse selon laquelle le sens communautaire américain avait été perdu à cause, notamment, des effets néfastes de l'usage de l'automobile et des infrastructures routières et autoroutières (Kunstler, 1993). En France, la thèse de l'assassinat de Paris (Chevalier, 1977) va dans le même sens, celui de la déconstruction du paysage urbain et, par voie de conséquence, des relations au territoire que les sociétés urbaines avaient pu tisser de longue date. Est-ce la fin ou l'amorce de nouvelles territorialités : un cycle de reconstruction ne succède-t-il pas à celui de la déconstruction (Piveteau, 1999) ? Car la fabrication de la ville moderne engage un nouveau paysage urbain, dont la tour à bureaux et l'autoroute sur pilotis sont les emblèmes, que l'on commence d'ailleurs à interpeller comme des éléments du patrimoine du futur (Cardia, 1999). Ce cycle de l'automobile s'engage sur le principe de l'accélération des déplacements et de la recherche d'une plus grande liberté individuelle : l'utilisation de l'automobile personnelle et la vitesse des déplacements

structurent de nouvelles temporalités urbaines (Flonneau, 1999). Mais le navetteur consacre désormais un temps de plus en plus long à se redre à son travail et à retrouver sa maison de banlieue le soir venu, car la lourdeur du trafic et la congestion encombrant le réseau autoroutier.

La discussion sur l'autoroute urbaine n'a donc cessé d'opposer les tenants d'un aménagement urbain moderniste et fonctionnaliste aux défenseurs de villes denses et viables dont Jane Jacobs est la figure de proue (Jacobs, 1992). Certes, l'impact de l'autoroute sur les ambiances urbaines est considérable, sans oublier les agressions sonores et polluantes qu'elle suscite (Thornberg, 1999). Jane Jacobs parle de l'atrophie des villes sous l'impact de l'automobile. Sur cette lancée, sur un autre registre, le *new urbanism* américain envisage, par nostalgie ou utopisme, un retour au design urbain traditionnel, celui d'avant la société de l'automobile. Une telle proposition cherche d'une certaine manière à rompre la dépendance à l'égard de l'automobile (Newman et Kenworthy, 1999). On en profite pour défendre une sorte d'idéal communautaire. Ce mouvement d'urbanisme n'est pourtant pas à l'abri de critiques, dont celle de renforcer la ségrégation socio-spatiale tout en créant des espaces sociaux de qualité, à haut degré de valorisation foncière (Harvey, 1997). Plus encore, il attise la flamme du mythe du village urbain, de sa cohésion perdue et de sa grande capacité de régulation sociale, qui conduiraient à des espaces sociaux homogènes, fortement ségrégués (Guillain, 1999).

### 7.1.1. L'HYPOTHÈSE DE LA DÉQUALIFICATION PLANIFIÉE DE LA VILLE CENTRALE

Dans le maelström de refonte du paysage urbain des années 1950, une première évidence s'impose : les mutations profondes que connaissent les anciens espaces industriels et les quartiers populaires. Pour Montréal, des phases de dégradation, de démolition et de réaffectation se succèdent dans un cycle de transformation de ces espaces urbains qui, il faut en convenir, s'achève rarement sur la requalification des espaces. La deuxième évidence est celle de la non-planification du redéveloppement urbain qui s'ensuit, notamment des marges latérales d'une autoroute. Il est difficile de retrouver les intentions des acteurs d'alors. L'absence de projet dûment colligé laisse planer un silence difficile à interpréter. Une hypothèse semble alors possible : l'autoroute, comprise comme le vecteur de la modernisation, devait à elle seule provoquer les transformations des espaces urbains qu'elle traverse. Le cycle devait s'accomplir sans que l'on ait à y intervenir. L'effet fut tout autre : une bonne partie du développement urbain appréhendé se réalisera dans les nouveaux espaces

urbains périphériques plutôt que dans les espaces centraux en contact avec les tronçons autoroutiers. Ces derniers connaîtront une longue mise en jachère aux limites de l'abandon pur et simple. Il serait inopportun de voir une relation de cause à effet entre la dégradation des parties centrales de la ville et la construction d'une autoroute urbaine. Par contre, il est certain que le passage de l'autoroute doublé de la non-planification du réaménagement des espaces latéraux se traduit par une perturbation paysagère d'envergure.

L'autoroute est probablement vue comme une nécessité et les espaces qui s'y adossent sont volontairement sacrifiés. Pour Montréal, sont affectés le Vieux-Montréal, le centre-ville, le Sud-Ouest, les axes des boulevards Crémazie et Décarie. Il s'agit donc de pans importants de la partie centrale de l'agglomération.

### 7.1.2. DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES LOURDES ET DIFFICILES À RÉPARER

Le débat sur les autoroutes urbaines a été occulté par la question de la congestion de la circulation routière et par la recherche de la vitesse et de la fluidité du transport motorisé. La consultation de la revue de presse, aux Archives de la Ville de Montréal, sur ce thème précis de l'autoroute urbaine, révèle peu de traces de projets urbains de réhabilitation, ni même de luttes locales à l'encontre des effets indésirables. Certes, devant les projets de construction ou de prolongement, des voix s'élèvent, mais le silence entoure les formes existantes. Les contraintes causées sont pourtant connues et bel et bien notées, notamment dans le plan de transport du gouvernement du Québec qui mentionne le bruit, ou même monitorisées par le réseau de surveillance de la Communauté urbaine de Montréal fixé sur les autoroutes (CUM, 1998). On connaît donc les stress environnementaux des autoroutes urbaines (bruit, CO<sub>2</sub>, poussière et smog). La trace polluante se fait d'ailleurs sentir sur les rives, où la concentration des particules est grande, et décroît assez rapidement (Roorda-Knape *et al.*, 1999). Est-ce l'effet de corridor, qui fait en sorte que les inconforts débordent peu le front latéral ? Il reste que rares sont les controverses à leur sujet. De même, la dégradation paysagère ne fut jamais une préoccupation réelle. Certes, il arrive que les opposants parviennent à obtenir des modifications, ainsi l'opposition au passage de l'autoroute Ville-Marie, dans l'est de Montréal, fit reculer l'option du prolongement de la voie rapide et favorisa l'alternative du boulevard urbain, qui n'était qu'un compromis boiteux. Ce ne fut que partie remise puisqu'à nouveau, trente ans plus tard, la transformation de la rue

Notre-Dame en autoroute urbaine est à l'ordre du jour. Dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce, une opposition de résidants s'était formée pour exiger que la voie rapide passe dans un tunnel entre la rue Monkland et le chemin de la Côte-Saint-Antoine, évitant ainsi de fractionner le cœur historique du quartier. En effet, l'autoroute Décarie comporte un court tronçon en tunnel qui passe en dessous de ce qui était jusqu'à tout récemment le presbytère de la paroisse. Ainsi le complexe formé du *Manoir* (centre communautaire de la paroisse, aujourd'hui propriété de la Ville), de l'église, du presbytère et de l'école primaire a pu conserver son unité. L'existence du tunnel a permis le maintien presque intégral, sur un très court segment, du paysage au niveau de l'avenue Notre-Dame-de-Grâce.

Force est d'admettre, toutefois, que l'idée de réparer la déchirure apparaît de manière ponctuelle et épisodique dans l'espace public montréalais : un bout à la fois, de temps à autre, le temps d'une étude ou d'une épure sortie d'une firme-conseil. Notre réflexion sur l'autoroute urbaine était guidée par trois ou quatre choses qui s'imposent dans la littérature ancienne et actuelle. En premier lieu, nous nous étonnons de ne pas trouver les traces d'une réelle intention planificatrice à l'endroit des grandes artères et autoroutes montréalaises. L'histoire se répète : le boulevard René-Lévesque ne fut-il pas élargi sans porter d'attention aux deux rives. Pourtant, une tradition utopiste montréalaise imposa, de 1880 à 1918, de nombreux projets de grands boulevards de prestige, souvent de type haussmannien, mais ils ne furent jamais réalisés (Sénécal, 2000). Ainsi, le rêve de grandes artères de prestige, que portent les élites, semble s'épuiser avec la période contemporaine<sup>1</sup>. En second lieu, les tracés retenus imposent des stress puissants aux quartiers populaires et aux parties en déclin du centre-ville. L'autoroute intervient finalement comme un moyen de faire disparaître des pans entiers de la ville, laissant de larges superficies en attente d'un plan de rénovation urbaine. Troisième constat, la discussion récente sur la requalification des emprises autoroutières n'est pas un enjeu réel à l'avant-scène des préoccupations locales ou régionales. En d'autres termes, ces expériences étrangères de recouvrement ou de démolition d'autoroute auront peu d'échos montréalais. Nous nous demandons d'ailleurs pourquoi des projets de démolition de voies surélevées ou d'enfouissement, à l'instar de Boston (Boston Central Artery Tunnel, 1999) ou de l'A1 dans la Plaine Saint-Denis en région parisienne (Comité A1, 1998), ne suscitent aucun intérêt à Montréal. Est-ce

1. Le cas de l'avenue McGill College est singulier. Il achève probablement le cycle des projets de type Champs-Élysées montréalais, mais ce n'est pas un axe circulatoire et sa position est marginale dans le système de transport urbain.

à cause des coûts, qui peuvent atteindre les 10,2 milliards de dollars américains à Boston, ou est-ce que la priorité à la fluidité du transport motorisé éclipse toute autre préoccupation ?

## 7.2. LES CAUSES DU DÉCLIN DE MONTRÉAL : LA PART DES ERREURS D'AMÉNAGEMENT

Le déclin de Montréal s'expliquerait par une reconversion économique difficile dans le sillage du constat du vieillissement des secteurs industriels traditionnels et de la perte du rôle métropolitain inscrit aux échelles canadiennes et du Nord-Est américain (Coffey et Polèse, 1993 ; Sénécal et Manzagol, 1993). Il est vrai que la structure industrielle de la ville, lourd héritage de la période classique, a mis du temps avant de connaître une transition vers des secteurs clés de l'économie du savoir, de la technologie de pointe ou des produits et services à haut rendement (Thibodeau, 1997). Cette crise du système productif fut accentuée par l'émergence du transport par camion et la hiérarchie autoroutière qui ont fait perdre à Montréal son rôle nodal acquis de la position de rupture de charge au seuil des rapides de Lachine.

### 7.2.1. DES ÉCHECS DE LA RÉNOVATION URBAINE

Parallèlement à ces facteurs, nous avons proposé d'ajouter une autre explication, celle des erreurs historiques d'aménagement (Sénécal, 1997). Les grands travaux de rénovation urbaine laissent de larges trous dans la ville, ainsi que de grands équipements peu ou prou intégrés au cadre urbain qui les environne. L'exemple de Radio-Canada est à cet égard des plus instructifs. Brisant la trame de rues existante, construit en surplomb, entouré d'un vaste parking, le siège social de l'organisme fédéral apparaît totalement coupé de la société qui l'entoure. Ces opérations se traduisent, en outre, par l'érosion du patrimoine bâti. Il est d'ailleurs significatif de constater à ce propos que l'image de marque des métropoles d'aujourd'hui met en scène le patrimoine urbain, monumental, industriel ou vernaculaire. Les projets d'aménagement montréalais ont fait peu de cas des patrimoines existants, suscitant de vives critiques et de nombreuses controverses. Plus encore, les grands investissements publics canalisés par l'Exposition internationale de 1967 et les Jeux olympiques de 1976 ne serviront pas au réaménagement urbain : on préfère remblayer le fleuve et ainsi créer des îles artificielles, ou bâtir un stade dans l'Est en oubliant de le raccorder à son quartier d'accueil (Morin, 1997). Enfin,

la mise en place du réseau autoroutier taille la ville dans le vif et achève de briser l'entité historique de la cité industrielle, son originalité paysagère et les liens organiques qui unissaient les différentes parties. Car même traversée de rails, Montréal conservait une forme urbaine construite sur la proximité et le télescopage des ensembles qui, du port, des artères commerciales, du centre des affaires, des zones industrielles et des zones résidentielles s'emboîtaient plutôt bien.

Au même moment, la modernisation de la structure métropolitaine prend le visage, entre autres choses, des percées autoroutières, dans l'axe Est-Ouest, par les autoroutes Bonaventure - Ville-Marie et la Métropolitaine et, dans l'axe Nord-Sud, par l'autoroute Décarie. Les impacts sont considérables. À un point tel que l'on peut se demander, avec le recul nécessaire, si la société montréalaise n'a pas raté le coche en permettant, voire en désirant, ce type d'équipement lourd, favorisant la déqualification de secteurs entiers, poussant probablement vers la périphérie le développement urbain de qualité. Il est alors possible de soutenir l'hypothèse des erreurs d'aménagement pour expliquer, du moins partiellement, le déclin de Montréal.

### 7.2.2. EXEMPLE RÉCENT

Aujourd'hui comme hier, les projets de prolongement ou de construction soulèvent la controverse au moment de leur annonce. Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, vers l'Est, sur Notre-Dame, ne fait pas exception. Le débat s'engage sur les mêmes arguments : les opposants proposent la mise en tunnel, qui permettrait l'ouverture d'une large fenêtre sur le fleuve et la revalorisation de la rive nord de la rue Notre-Dame, alors que le ministère des Transports et la Ville défendent le choix de la technologie par tranchée. Les associations du quartier esquissent les traits d'un projet d'ensemble, caractérisé par un développement résidentiel à caractère social et la formation d'un espace public articulé vers le fleuve, offrant une transition entre l'espace minéral (le quartier), l'espace végétal et l'espace fluvial<sup>2</sup>. Le ministère et la Ville n'entendent, pour leur part, qu'atténuer l'impact par l'aménagement de la face nord de la future autoroute, par des moyens cosmétiques. L'argument central en faveur du choix des technologies en surface ou en tranchée est encore celui des coûts : elles reviendraient à trois fois moins cher (Lévesque, 1999). Ce qui bloque ainsi toute

2. Voir Cardinal, F. (1999). « Prolongement de l'autoroute Ville-Marie, La grogne augmente dans Hochelaga-Maisonneuve », *Le Devoir*, 28 décembre, p. A 3.

possibilité, et pour longtemps, de requalifier le front fluvial, aux marches des quartiers défavorisés de l'Est de Montréal, au demeurant plus qu'habitué à être mal servis par les choix d'aménagement.

### 7.3. TROIS TRONÇONS AUTOROUTIERS : CONTEXTES ET PROJETS

Comment mesurer les effets locaux d'une telle infrastructure ? Par la comparaison des valeurs foncières, par l'analyse des stress environnementaux, ou par une simple lecture des paysages latéraux ? La réponse à cette question n'est pas facile et commande d'abord de distinguer les effets locaux des impacts régionaux. L'autoroute a une portée régionale alors que certains de ses effets se mesurent localement, auprès des riverains, sachant en outre que de tels effets diffèrent selon les parties anciennes, percées et mal réaménagées, et les espaces nouveaux, construits après son passage. De plus, les valeurs foncières évoluent en fonction d'un grand nombre de facteurs dont le contexte local n'est qu'un parmi d'autres. Plus encore, la planification des tracés autoroutiers n'est pas socialement neutre. Les effets subis par les riverains se moulent généralement sur la morphologie sociale de l'agglomération. En effet, il est probable que de tels effets reproduisent les iniquités spatiales et la ségrégation résidentielle si présentes dans les grandes villes. Par contre, si l'acte de démolir des quartiers anciens, tels les vieux faubourgs ouvriers de Montréal, fut une catastrophe sociale, la phase suivante se traduit souvent par un désert urbain. L'autoroute crée souvent des lieux vides de vie, aux activités marginales et qu'il paraît difficile de recomposer, sinon à l'aide d'un design urbain favorable à l'appropriation publique des espaces (Trancik, 1986). Il s'agit d'abord de saisir, à l'aide des indicateurs disponibles, soit les valeurs foncières couplées à l'observation directe, les grands traits de l'organisation du sol des espaces latéraux de tronçons autoroutiers traversant le centre de la ville ; pour ensuite chercher à comprendre l'insertion des projets de réaménagement des segments autoroutiers situés dans le centre de la ville.

Ainsi, nous avons choisi d'évaluer trois tronçons autoroutiers du centre de Montréal à l'aide de l'observation directe *in situ*, d'une part, et de la photo-interprétation couplée à l'étude du rôle foncier, d'autre part. L'observation directe ne relèvera pas les comportements individuels, mais plutôt le pattern général de la distribution des objets, des fonctions et du

système de circulation (Lynch, 1972, p. 103-107, 134-136)<sup>3</sup>. Par la suite, nous discuterons des projets de réaménagement urbain prenant l'auto-route pour cible, en tenant compte des considérations environnementales, esthétiques et socio-économiques. Il sera alors intéressant de savoir s'il est possible de réparer la cicatrice, notamment de voir comment le tissu urbain parviendra à résorber les dommages, comment les fonctions urbaines se recomposeront autour de ce qui fut une véritable blessure et dans quelles conditions on parviendra à accélérer la réparation la plus complète possible.

Le choix des trois tronçons tenait de deux critères simples: ils devaient être localisés dans la partie centrale de la ville et traverser des espaces bâtis préexistants à la construction de l'auto-route. Ainsi, nous avons retenu l'auto-route Métropolitaine de Saint-Hubert à la voie ferrée (juste avant l'Acadie), Ville-Marie du square Victoria à Berri et l'auto-route Décarie de Côte-Saint-Luc au chemin de la Reine-Marie.

## 7.4. OBSERVATIONS DIRECTES ET PHOTO-INTERPRÉTATION DES FACES LATÉRALES DE TROIS TRONÇONS AUTOROUTIERS DE MONTRÉAL

### 7.4.1. PREMIÈRES IMPRESSIONS

De l'épreuve d'observation *in situ* du front latéral se dégage une première impression d'étrangeté qui provient d'une distribution aléatoire des objets. L'irrationalité de l'ordonnement des activités et des formes construites contribue à un déséquilibre du paysage urbain. Plus encore, la fragmentation de l'espace construit, observée sur deux des trois tronçons (Métropolitaine et Ville-Marie), déstabilise la structure des territoires urbains de proximité. Il en émane une ambiance de pauvreté paysagère tant dans un quartier à forte valorisation comme Notre-Dame-de-Grâce que dans le centre-ville: le laisser-aller est de mise. Il en ressort des espaces centraux inoccupés, dégradés, en attente d'une intervention encore improbable. Trois constats: l'état de dégradation des lieux est manifeste, ce dont les vides témoignent; les activités banales impriment

3. En référence à l'observation directe, Lynch recourt à une approche behavioriste, systématisant le pattern des déplacements individuels, généralement à pied, en transport en commun ou en vélo. L'observation peut s'étendre à l'étude de l'impact de l'auto-route sur ce système circulatoire ainsi que sur le remaniement des parcelles et de l'utilisation du sol.

aux trois tronçons un caractère de lieux sans intérêt malgré quelques sites d'exception généralement de propriété publique; la perturbation de l'espace résidentiel est ressentie au contact immédiat de l'auto-route (tableaux 7.1 et 7.2).

### 7.4.2. CARACTÉRISTIQUE DE L'ORGANISATION DU SOL ET VALORISATION

Comment dépasser le simple constat des observations et mesurer l'état des lieux de façon plus systématique? Comment rendre plus intelligible l'espace construit et ainsi dévoiler la structure des environnements urbains. L'observation directe a confirmé que l'auto-route urbaine crée un axe de dévalorisation, sur une frange étroite, sans altérer les espaces distants qui maintiennent un niveau de valorisation propre à leur environnement. Ceux-ci ne semblent pas en profiter non plus: quels bénéfices directs, autres que l'accessibilité au système de transport, retirent les résidents et les commerçants de Villeray et Ahunatic, du centre des affaires, du Vieux-Montréal et du quartier chinois ainsi que de Notre-Dame-de-Grâce de la présence d'une telle infrastructure?

Nous avons poursuivi notre démarche en superposant le rôle d'évaluation et des photos aériennes numérisées, pour un essai d'interprétation, mettant ainsi en parallèle l'utilisation du sol, l'organisation du bâti et la valorisation foncière (figures 7.1 et 7.2). La position de chacune des unités foncières, dûment inscrite sur le rôle, était caractérisée dans l'échelle de la valorisation foncière et interprétée sur l'image. Les limites d'une telle approche sont réelles: les points indiquant la valeur de chacune des unités foncières sur la carte se déposent sur chacun des lots mais ils peuvent se superposer sans que l'on sache le nombre de points qui s'empilent ainsi: car l'édifice logeant huit condominiums occupe le même lot. La gradation des points permet néanmoins d'identifier, sans trop se tromper, la typologie résidentielle, puisque les points associés aux valeurs foncières supérieures correspondent dans la plupart des cas aux immeubles collectifs de bonne taille. L'interprétation de trois photos aériennes tire donc ses conclusions d'une lecture parallèle de la forme visible et de la juxtaposition des valeurs foncières, graduées selon la moyenne établie à 167 853 \$ pour le résidentiel et à 977 947 \$ pour le bâti non résidentiel (commercial, institutionnel et industriel). Les points blancs indiquent les inscriptions au rôle foncier sous la moyenne, alors

TABLEAU 7.1.  
Observation du bâti commercial, institutionnel et industriel

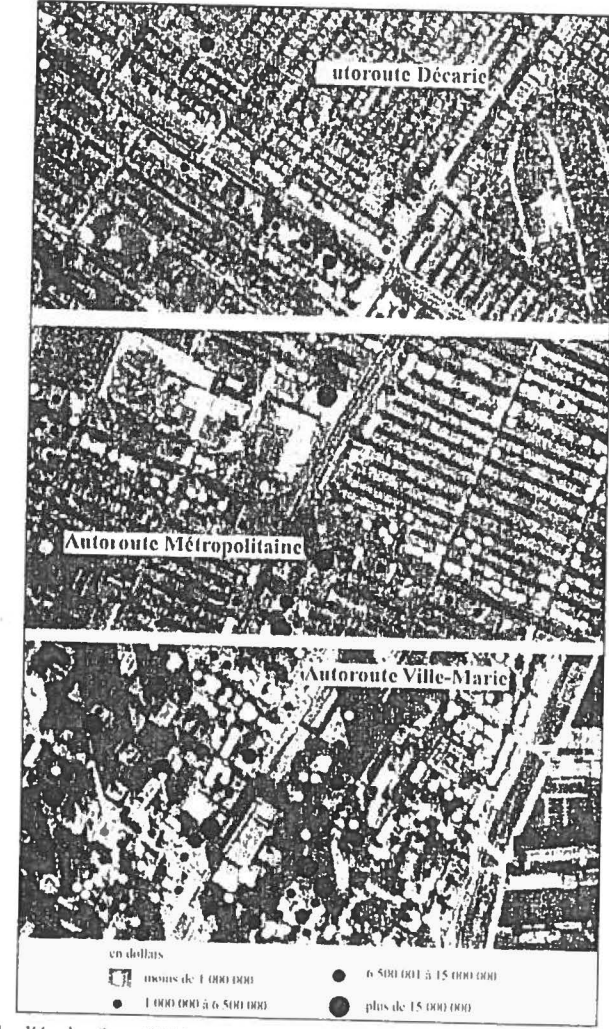
	Types d'activité			État général			Design architectural			
	Très banal	Banal	Spécifique Très spécifique	Bon	Besoin de travaux	Dégradé	Recherché	Courant	Pauvre	Indéfini
Métropolitaine	7	46	6	15	42	8	8	7	40	10
Décarie	3	43	0	31	8	12	11	11	29	0
Ville-Marie	0	15	5	15	1	9	13	4	6	2
Total	10	104	11	61	51	29	32	22	75	12

TABLEAU 7.2.  
Observation du bâti résidentiel

	Types d'immeubles (nb de logements)					État général			Design architectural		
	1	Plex	2-4	5 et +	5 et +	Bon	Besoin de travaux	Dégradé	Recherché	Courant	Pauvre
Métropolitaine	0	2	6	3	3	4	3	4	1	3	7
Décarie	16	13	1	10	10	6	26	9	8	11	5
Ville-Marie	0	1	0	1	1	2	0	0	1	0	1
Total	16	16	7	14	14	12	29	13	10	14	13

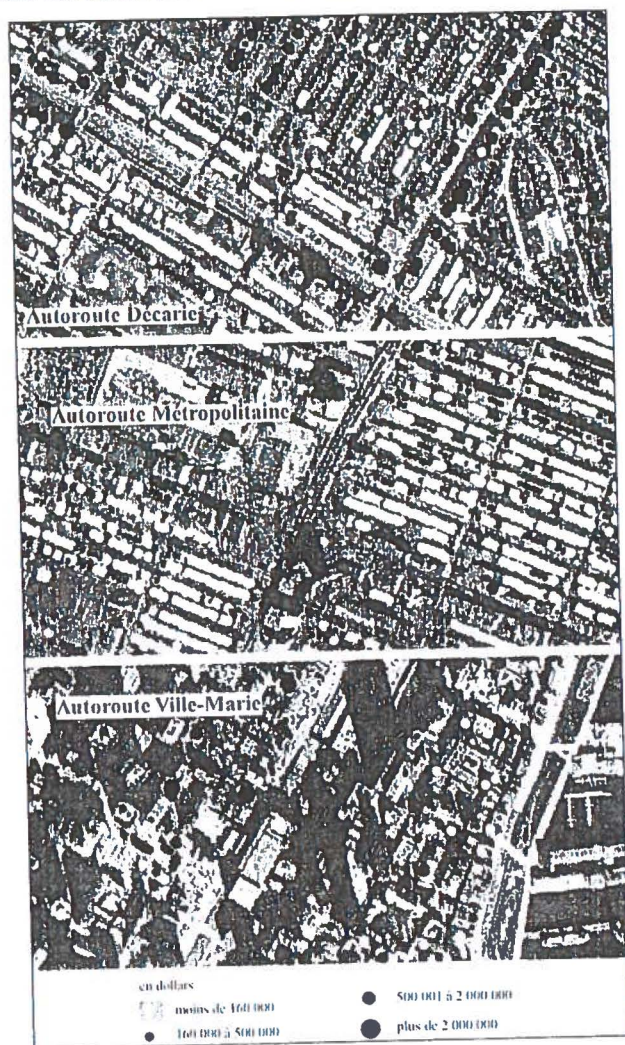
FIGURE 7.1.  
Valeur totale des u  
institutionnelles et

merciales, lars)



Source: rôle d'évaluation, CUM, 1998.

FIGURE 7.2.  
Valeur totale des unités foncières résidentielles (en dollars)



Source: rôle d'évaluation, CUM, 1998.

que les points noirs situent celles au-dessus de la moyenne. L'échelle des valeurs rend compte de l'étendue des valeurs au-dessus des moyennes, bien qu'il faille noter qu'il y ait peu d'observations dans la catégorie supérieure.

Par ailleurs, il est évident que la seule valeur foncière ne peut rendre compte de toute la réalité : celle des beaux immeubles à appartements du boulevard Décarie est forte, car elle découle de leur taille et de leur élégance, ce qui n'empêche pas leur état de dégradation. Il en va de même pour la zone industrielle qui jouxte l'autoroute Métropolitaine, près de la voie ferrée du Canadien Pacifique, où de fortes valeurs foncières sont enregistrées. Les lots y sont grands, le bâti est de taille moyenne, mais la production y serait peu spécialisée. Ainsi, les grands terrains et les édifices de moyen gabarit donnent des valeurs tout de même importantes, même pour des activités d'entrepôt ou d'industries manufacturières de faible niveau. L'interprétation doit coupler les deux types d'informations, afin de parvenir à expliquer l'organisation des ensembles urbains, partant du front latéral jusqu'aux îlots de l'arrière-plan.

L'approche sert d'abord à une interprétation de micro-territoires complexes, dont la composition relève de tant de facteurs qu'il serait impétueux de notre part d'en attribuer toute la responsabilité à la seule autoroute. Il ressort néanmoins, que dans l'ensemble, les autoroutes urbaines traversant les parties centrales de la ville ne semblent pas jouer comme facteur de localisation d'activités spécifiques, sur le front latéral du moins. L'interprétation des valeurs foncières rend plus que plausible l'hypothèse de la dévalorisation des milieux latéraux et de l'augmentation subséquente du nombre d'espaces libres bordant les autoroutes Métropolitaine et Ville-Marie, lequel doit être tenu pour significatif.

### La Métropolitaine: effet barrière et espaces vides

Posons la question suivante : l'axe autoroutier est-il structurant des espaces urbains qu'il traverse ? Axe de dévalorisation, l'autoroute Métropolitaine est néanmoins rythmée par des sites à forte valorisation foncière, tels la Place Crémazie (à l'angle de Saint-Laurent) et l'édifice de la FTQ (près de Berri), alors qu'alternent les gros gabarits et le bâti de petite taille et de faible valeur. Mais ces gros points noirs sur la carte sont dispersés. Ce sont des interventions publiques et parapubliques qui guident l'effort de réappropriation. La zone industrielle de faible composition et le garage de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) brisent les liens entre les ensembles habités. Hors de la zone d'étude, plus à l'est, le Complexe environnemental Saint-Michel (ex-carrière Miron) produit le même effet. Différents sous-ensembles ou îlots dispersés se partagent les bandes riveraines, sans qu'on y observe une très grande

unité, puisqu'on y trouve de tout, des tours, des duplex au bord de l'écroulement, des établissements de restauration rapide très bas de gamme ou des stations-services.

Corridor fragmenté, la dégradation n'est pas également ressentie sur toute sa longueur ; par exemple, les travaux de Coffey et Drolet (1994) montrent des espaces d'attraction et de répulsion logeant sur le même axe, alors que l'Ouest de l'île ainsi que Saint-Laurent attirent les localisations prestigieuses et les entreprises spécialisées. Du côté est, le pôle secondaire d'Anjou, de moindre importance, parvient à attirer des activités supérieures : des tours à bureaux s'adossent à l'autoroute. Tout le long de la partie centrale de la ville, les traces de la dégradation sont visibles et rares sont les lieux disponibles pour les activités tertiaires. Nous ne sommes donc pas en présence d'un système de positions construit sur un grand axe, mais plutôt devant un couloir hétérogène, très complexe, organisé en noyaux ou îlots, traversés de vides ou de sites sans qualité. Dans cette partie centrale du tronçon, la valorisation foncière semble en effet s'organiser quasiment à l'échelle du lot, selon les fonctions, alors que cohabitent des tours à bureaux à la devanture de marbre et de verre poli et des résidences ou des commerces d'un ou deux étages à l'allure plutôt délabrée. Enfin, n'est-ce pas là une des caractéristiques de Montréal de mêler les styles et les genres dans une proximité des plus surprenantes ?

Les tours à bureaux et d'habitation apparaissent ainsi éloignées les unes des autres. Les édifices à fonction spécialisée appartiennent généralement aux gouvernements. De la même façon, le secteur résidentiel relève aussi des interventions publiques, des HLM surtout. Rare exemple d'investissements immobiliers privés, la Place Crémazie occupe l'intersection Crémazie et Saint-Laurent. Vers l'ouest, près de l'avenue du Parc, une zone industrielle prend pied au contact stratégique de l'autoroute et de la voie de chemin de fer. La photographie aérienne révèle aussi un système de places monumentales, étouffées par la massivité de la voie surélevée, à fort potentiel mais sous-utilisées : le carrefour Saint-Laurent en est certainement l'exemple le plus révélateur.

La bande riveraine contrainte traverse des quartiers résidentiels homogènes par la forme, disjoints par les axes transversaux, dont le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis, de valorisation sous la moyenne. La densité résidentielle y est soutenue, quoique la typologie résidentielle favorise les *plex*, une volumétrie du bâti plutôt faible et des valeurs foncières oscillant de moyennes à faibles sur les rues secondaires. Quant à la recomposition du tissu urbain, rien ne fut accompli, sinon sur des interstices isolés les uns des autres, entourés de vides que rien ne

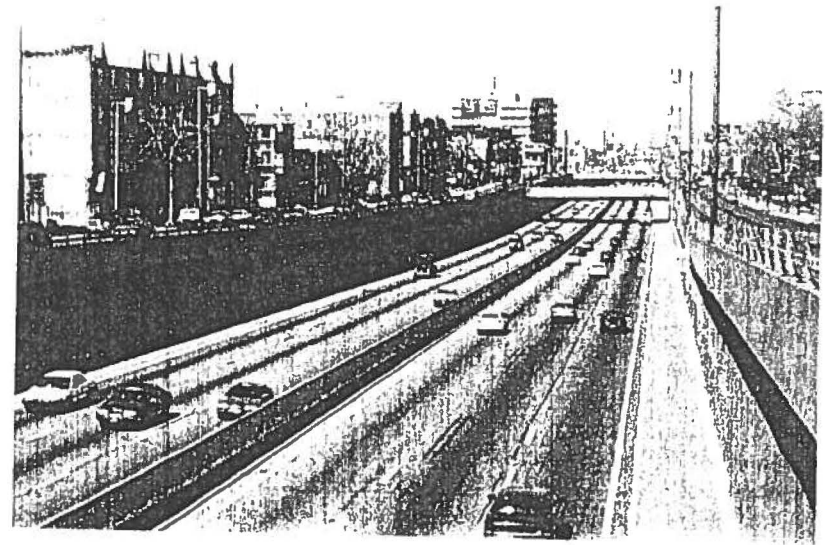
destine à être remplis. À l'échelle des quartiers environnants, la voie surélevée et ses marges agissent comme une barrière, déposée au milieu d'un couloir dégradé, où espaces vides et activités marginales se côtoient.

### Décarie : l'effet canyon

Le quartier Notre-Dame-de-Grâce que traverse l'autoroute Décarie est largement résidentiel, dense, mais construit à l'échelle humaine. Les immeubles à appartements de type *walk up* bordent les grandes artères, alors que les duplex et les cottages dominent les rues secondaires des îlots résidentiels. L'impact de ce canyon urbain semble limité à la face latérale, qui conserve son faciès résidentiel élégant mais dégradé sur le versant ouest ; des rues transversales en cul-de-sac bordées de duplex, de briques rouges, mais tout aussi dégradées sur le versant est. Les deux rives présentent ainsi des signes de dévalorisation, sur une bande de la largeur du premier îlot. Si la qualité du bâti ne se dément pas, une lente détérioration se fait sentir. Des commerces de proximité, souvent en piètre état, occupent des rez-de-chaussée ; il y a peu d'espaces de bureaux (figure 7.3).

FIGURE 7.3.

Le canyon de l'autoroute Décarie



L'empreinte de l'autoroute ne se prolonge pas bien au-delà du premier îlot : cet espace diffus, brisé et peu ou pas reconstruit, ne gêne pas les zones résidentielles qui s'abritent derrière. Dès le second lot, les effets du bruit et de la poussière s'amenuisant, elles paraissent donc peu perturbées, comme les valeurs foncières en font foi. En fait, les rives servent de refuge à un habitat dégradé loué à moindre coût. L'autoroute participe ainsi à l'organisation de tout un système de barrières et de verrous (rues en cul-de-sac, espaces libres, campus institutionnels) qui protège l'habitat de qualité fortement valorisé. Elle agit comme un glacis dont l'effet est de reconduire des clivages sociaux anciens ou d'en produire de nouveaux, donnant à l'habitat riverain son caractère nettement ségrégué.

### Ville-Marie : le centre-ville bombardé

Au centre-ville, à la charnière du Vieux-Montréal, du centre-ville et de la Cité internationale, le front latéral de l'autoroute Ville-Marie, de la Place Victoria à la rue Berri confirme l'image ancienne de la ville bombardée dont parlait l'architecte Jean-Claude Marsan dans les années 1970. Espace en pointillé, en attente d'un véritable recyclage, au bâti composé presque exclusivement de résidus, comme un marché de meubles en gros, le front latéral reste adossé au boulevard René-Lévesque au nord, et à la rue Saint-Antoine au sud. Là, le charme ancien de Montréal émane des vitrines des marchands d'instruments de musique, de la taverne fermée, de l'ancien poste de pompiers, de toutes les vieilles façades de pierre grise qui abondent. Mais la mauvaise tenue y est générale et jurc avec le Centre de commerce mondial tout près. Autour du Palais des Congrès se trouve l'espace le plus grandement perturbé, mis à part un hôtel tout neuf à la façade décorée à la manière chinoise. L'autoroute ajoute à la confusion dans un secteur déjà passablement affecté par les démolitions, les espaces vides, les parkings, les vieux édifices dégradés, mais qui côtoient des localisations prestigieuses et des édifices résidentiels de grande valeur. La forme d'archipel prévaut, à l'exception de quelques corridors de valorisation, souvent également entrecoupés de vides ou de sites dévalorisés. Les édifices à gros gabarit se mélangent à des édifices de deux ou trois étages, plutôt anciens. Ceux-ci apparaissent comme les derniers rescapés de la démolition massive du secteur. Le corridor autoroutier est entrecoupé de l'axe institutionnel Place des Arts - Palais des Congrès, relevant d'investissements de nature publique, qui n'a pas suscité d'autre effet d'entraînement que la vaste jachère foncière l'entourant. En somme, le corridor de l'autoroute apparaît comme

une zone très perturbée, disjointe des ensembles qu'elle avoisine, défigurée bien au-delà de rives de l'autoroute, ne parvenant pas à jouer son rôle de charnière entre les différents sous-ensembles du centre-ville.

### 7.4.3. L'IMPROBABLE REQUALIFICATION OU L'ATTENTE DU GRAND PROJET

Elle est bien courte la revue des controverses touchant les aménagements autoroutiers à Montréal. Le premier constat est l'absence d'un débat public sur le sujet. Certes, les opposants se font entendre au moment de l'annonce de nouveaux développements, comme le prolongement de Ville-Marie vers l'est par la rue Notre-Dame, celui de l'autoroute 25 vers le nord et celui de la 30 sur la Rive-Sud. Il est par contre très difficile de trouver quelques traces d'opposition ou l'expression des doléances de riverains de la Métropolitaine ou de Décarie. Il est également difficile de trouver des projets qui concernent les trois tronçons sous étude. Il n'y a pas de traces récentes d'une pression favorable à l'enfouissement de la tranchée de l'autoroute Décarie : si les intervenants en font écho, par exemple au ministère des Transports, aucun rapport, aucune étude ne vient corroborer une quelconque pression des riverains. Quant à la Métropolitaine, si son élargissement est toujours à l'étude, sous prétexte de réduire la congestion qui l'affecte, la tentative avortée du maire Jean Doré de projeter la construction d'un boulevard, entre les boulevards Pie IX et Saint-Laurent, et d'un tunnel en remplacement de la voie surélevée reste sans écho. L'étude du Consortium DESSAU-LGL (1993) la présentait d'ailleurs comme l'option répondant le mieux aux objectifs poursuivis eu égard au transport, à l'aménagement et à l'environnement urbains : l'amélioration de la fluidité du trafic, le soutien du développement économique, la compatibilité de l'infrastructure avec le milieu environnant, la réduction des émissions sonores et atmosphériques, la qualité des paysages ainsi que l'économie d'énergie (*idem*, p. 64-65). Le scénario retenu par le gouvernement du Québec sera tout autre : s'en tenir à la correction des problèmes fonctionnels de l'actuelle voie surélevée. Tout le débat sera orienté sur les coûts : la construction du tunnel étant estimée à 1,2 milliard de dollars et les travaux d'amélioration à 166 millions de dollars. En aucun temps, ne seront envisagées les retombées économiques, foncières, environnementales et paysagères de la création d'un boulevard de prestige, même devant les arguments de ceux, dont le maire Doré, qui suggéraient que le boulevard ne pouvait que favoriser la localisation d'un bâti de qualité et l'implantation d'activités supérieures sur ses faces latérales.

Parmi les rares projets, citons le recouvrement d'une partie de l'autoroute Ville-Marie autour du Palais des Congrès et dans son prolongement vers la Cité Internationale. Il est animé par le bras immobilier de la Caisse de dépôt et de placement du Québec afin de « redonner prestige et beauté à la zone défigurée par l'autoroute », pour reprendre le titre d'un article d'un quotidien (Tremblay, 1997). La revalorisation paysagère inclut un réseau piétonnier et des places publiques plantées d'arbres, au carrefour du quartier chinois, du Palais des Congrès, du Centre de commerce mondial, du centre des affaires et du Vieux-Montréal. L'espace public serait utilisé, un peu à l'instar de Barcelone, comme le « levier de la requalification et de la transformation urbaine » (Sokoloff, 1999, p. 111). Par contre, contrairement à la ville hôte des Jeux olympiques de 1992, l'initiative est ici de nature privée : la Ville y est peu active et le gouvernement du Québec n'investit pour sa part que dans l'agrandissement du Palais. Il accepte toutefois d'ajouter un montant pour le recouvrement de la voie rapide de part et d'autre du Palais. Le projet est développé par des acteurs semi-publics, telles la Caisse de dépôt et de placement (CADEV), la Société du Palais et une association des propriétaires riverains, tous soucieux de maximiser le retour sur leur investissement en redonnant un caractère viable à ce secteur dégradé. Dans ce cas-ci, le concept de grand projet l'emporte. Seule façon de faire bouger les choses, de mobiliser les sommes nécessaires à la réalisation d'un projet urbain d'envergure, le grand projet s'inscrit dans une logique de localisations centrales, en phase avec la construction des tours à bureaux et des hôtels, répondant à de hautes exigences paysagères. Hors cette logique de centralité, en l'absence d'acteurs disposant de moyens importants, s'installe une acceptation des inconvénients et des contraintes.

## CONCLUSION

Les zones latérales des grandes artères autoroutières ne semblent pas appelées, dans l'immédiat, à connaître une opération de requalification (esthétique, paysagère, fonctionnelle et foncière) adaptée à la mesure du stress subi et à l'échelle des territoires touchés. Pour les tronçons étudiés, il s'agit tout de même de lieux stratégiques, localisés au centre de l'agglomération, en position privilégiée, susceptibles de devenir des zones d'activité économique majeures, notamment en raison du contact immédiat avec le réseau de transport. Leur requalification exigera des efforts considérables, tant les contraintes paraissent lourdes et l'apathie généralisée. Car, même au cœur du centre des affaires, en présence d'acteurs

économiques importants et en lien avec l'agrandissement d'un équipement clé, comme le Palais des Congrès, le grand projet de la Cité internationale tarde à éclore.

Nous avons soulevé l'hypothèse de la déqualification planifiée, à tout le moins du sacrifice de certains secteurs centraux au profit d'une logique métropolitaine de développement. S'il est difficile de vérifier, voire de valider, cette idée d'un choix délibéré, il reste que ces corridors autoroutiers aux espaces latéraux perturbés ont été planifiés : ils sont des produits sociaux. Et ils constituent aujourd'hui trois contraintes majeures aux impacts incalculables, qui hypothèquent tout effort de requalification. S'il est des zones d'attraction et de répulsion qui se distribuent à l'échelle métropolitaine sans qu'il soit toujours possible d'en expliquer les raisons, le paysage urbain étant de nature complexe, il semble que l'on ait choisi de ne pas favoriser l'attractivité des trois corridors sous étude. Est-ce une des causes du déclin relatif de Montréal ? À l'aune de considérations urbanistiques et sociales, nous serions tentés de répondre par l'affirmative. Car c'est bien le choix d'aménagement qui est mis en cause, pas tant de la présence des autoroutes elles-mêmes, devenues indispensables à une société dépendante de l'automobile, que du maintien des structures lourdes, comme les voies sur pilotis ou en tranchée, sans même que l'on envisage, à l'instar de Boston, la requalification de la ville existante. L'évaluation d'une telle intervention d'aménagement en profondeur, qui consisterait à enfouir ou à recouvrir les tronçons autoroutiers traversant le centre de la ville, doit porter non seulement sur les coûts de construction, mais également sur les retombées de toutes sortes qui en découleraient, dont la valorisation foncière n'est pas la moins importante.

## BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (1997). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Partenaires, maintenant vers 2007 : une vision métropolitaine.*
- BOSTON CENTRAL ARTERY TUNNEL (1999). <http://www.hmmh.com./Conspj01.html>
- CARDIA, Clara (1999). « L'Autoroute urbaine des années 60, monuments historiques ? » *Espace et société*, n° 96, p. 105-122.
- CHEVALIER, Louis (1977). *L'assassinat de Paris*, Paris, Calmann-Lévy.

- COFFEY, W. et DROLET, R. (1994). « La décentralisation intramétropolitaine des activités économiques dans la région de Montréal, 1981-1991 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, n° 105, p. 371-394.
- COFFEY, W. et M. POLÈSE (1993). « Le déclin de l'empire montréalais », *Recherches sociographiques*, vol. 34, n° 3, p. 417-437.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1998). *Rapports annuels de la qualité de l'air*, Service de l'environnement.
- DESSAU-LGL (1993). *Étude sur l'autoroute Métropolitaine (A.40) dans un horizon de planification de 20 ans, Montréal*, Ministère des Transports et CUM, 83 p. + cartes.
- DUPUY, Gabriel (1997). *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos.
- FLONNEAU, Mathieu (1999). « Temps réel et longue durée : l'automobile dans l'espace parisien », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 1, p. 14-31.
- GAUTHIER, GUITÉ, DAOUST, LESTAGE, PROVENCHER, ROY *et al.* (1998). *La Cité internationale de Montréal*, 16 p. + cartes.
- GUILLAIN, Didier (1998). « Le temps des cristallisations. Les modèles des Urban Villages », *Revue belge de géographie*, 122<sup>e</sup> année, fascicule 1, p. 5-27.
- HARVEY, D. (1997). « The New Urbanism and the Communitarian Trap », *Harvard Design Magazine*, Winter/Spring, 4 p., <http://www.gsd.harvard.edu/hdm/harvey.htm>
- JACOBS, Jane (1992). *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Book, première édition 1961.
- KUNSTLER, James Howard (1993). *The Geography of Nowhere*, New York, Touchtone Book Simon & Schuster.
- LÉVESQUE, Kathleen (1999). « Le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie suscite les inquiétudes », *Le Devoir*, 24 août, p. A3.
- LEWIS, Tom (1997). *Divided Highways, Building the Interstate Highways, Transforming American Life*, New York, Vicking.
- LYNCH, Kevin (1972). *Site Planning*, Cambridge & London, the M.I.T. Press, deuxième édition.
- MACKAYE, Benton (1931). *Townless Highways for the Motorist*, Harper magazine.
- MORIN, Guy (1997). *La cathédrale inachevée*, Montréal, XYZ éditeur.
- MUMFORD, Lewis (1953). *The Highway and the City*, New York, Harcourt, Brace et World Inc., p. 233-246.

- THORNBERG, Josep (1999). « Essai sur la notion d'impact sur les ambiances urbaines », *Espace et société*, n° 96, p. 87-103.
- NEWMAN, P. et J. KENWORTHY (1999). *Sustainability and Cities, Overcoming Automobile Dependence*, Washington, D.C., Covelo Cal., Island Press.
- PIVETEAU, Jean-Luc (1999). « L'automobile, agent de déconstruction et de notre recomposition dans notre relation au territoire », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 1, p. 6-13.
- ROORDA-KNAPE, M.C. *et al.* (1999). « Traffic Related Air Pollution in City Districts Near Motorways », *The Science of the Total Environment*, n° 235, p. 339-341.
- SÉNÉCAL, G. et C. MANZAGOL (1993). « Montréal, la métamorphose du territoire », *Cahiers de géographie du Québec*, 1993, vol. 37, n° 101, p. 351-370.
- SÉNÉCAL, Gilles (1997). « Les récits du déclin et de la relance de Montréal face aux défis de l'aménagement urbain », *Cahiers de géographie du Québec*, 1997, vol. 41, n° 114, p. 381-391.
- SÉNÉCAL, Gilles (2000). « La métropole nature, Montréal agrandi et gouverné selon le plan de Paris : une prophétie oubliée de G.A. Nantel », dans Berdoulay, V. et P. Claval (dir.), *Environnement et formation de l'urbanisme français*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, sous presse.
- SOKOLOFF, Béatrice (1999). *Barcelone ou comment refaire une ville*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- THIBODEAU, Jean-Claude (1997). « La relance de Montréal : une question de long terme », dans Tellier, L.N. (dir.), *Les défis et les options de la relance de Montréal*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, coll. Science régionale, p. 25-37.
- TRANCIK, R. (1986). *Finding Lost Spaces, Theories of Urban Design*, New York, Van Nostrand.
- TREMBLAY, Miville (1997). « Réparer l'horrible déchirure, la Caisse de dépôt propose un plan global pour le quartier international », *La Presse*, 28 mai, p. A9.