

162

DC9

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

Montréal

AUD6211 06 057

GRU H-M

4344, Bourbonnière

Montréal, H1X 2M4

Téléphone 351-2004

899-3314

Télécopie 351-7158

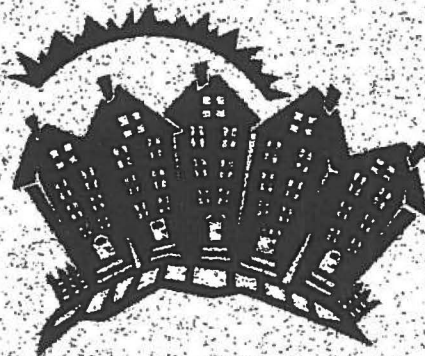
Courriel gruhm@hotmail.com

Groupe en recherche urbaine

Hochelaga-Maisonneuve

Pour une période de réflexion

L'autoroute Ville-Marie dans Hochelaga-Maisonneuve



20 octobre 2000

Pierre Brisset, Architecte
GROUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)861 2004, (514)899 5314, Fax:(514)861 7158.
Courriel: pbrisset@gruhm.org, WEB: <http://gruhm.org/>

COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

Montréal, le 20 octobre 2000

L'autoroute Ville-Marie dans Hochelaga-Maisonneuve

Pour une période de réflexion

Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRU HM) demande au Gouvernement du Québec qu'il se donne un moment de réflexion avant d'entreprendre la construction du prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720) dans le quartier densément habité de Hochelaga-Maisonneuve.

Cette demande a pour objet de permettre la réalisation et la diffusion d'études qui prendraient en compte toutes les contraintes environnementales du projet et qui intégreraient toutes les considérations de planification urbaine et de développement durable. Elles s'inscriraient ainsi dans le cadre de l'aménagement général de tout le territoire des berges du fleuve dans le centre et dans l'est de Montréal.

Précisons que le Gouvernement du Québec entend prolonger vers l'Est l'actuelle autoroute Ville-Marie (A 720) sur 9 kilomètres, soit du pont Jacques-Cartier jusqu'à "l'échangeur Souigny" à l'entrée du Pont-tunnel L.-H. Lafontaine.

Le GRU HM est un organisme qui réunit des citoyens et citoyennes de diverses formations professionnelles, intéressés au perfectionnement de l'aménagement territorial des quartiers centraux de Montréal. Ils cherchent à maintenir les identités locales dans les quartiers et à promouvoir la qualité de vie générale des citoyens.

Ce regroupement rappelle que de nombreux citoyens, dont d'anciens députés et ministres du Gouvernement du Québec¹ ont fermement souhaité que les quartiers dévastés en 1972 par l'élargissement de l'emprise de l'ancienne rue Notre-Dame (devenue une autoroute déguisée) soient reconstruits en respectant l'ancienne grille urbaine.

Cette possibilité a du reste été évoquée lors d'un récent colloque tenu à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal les 14 et 15 avril derniers. Il fut démontré, à cette occasion, que l'aménagement des villes nord-américaines, en fonction des seuls déplacements des automobiles, ne répond pas aux besoins des citoyens. Il fut établi spécifiquement "que la vitesse de l'automobile et l'environnement que la voiture commande ne satisfont plus le désir d'une vie urbaine que l'on voit renaître et que le discours (public) axé uniquement sur l'économie du transport est complètement réfractaire aux objectifs des villes et des citoyens"². Par conséquent le Gouvernement et la Ville devraient réaménager l'ancienne rue Notre-Dame, devenue un faux "boulevard", en reconstruisant

l'habitat détruit et en revalorisant les nombreux et intéressants pôles urbains patrimoniaux qui se trouvent partout sur ce corridor fluvial.

Par ailleurs, certains organismes, dont le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal et Transport 2000 ainsi que Mme Noshe Eloyan (Vice-présidente du Comité exécutif de la Ville de Montréal) estiment qu'il faut donner une priorité au transport collectif dans l'île de Montréal, y compris sur le territoire des berges, ceci afin de "contrôler l'étalement urbain"³. "L'amélioration des accès à la ville de Montréal", disent-ils, "ne passe pas par la construction de nouvelles routes."⁴ et ⁵. De plus, une étude à Washington D.C. "conclut qu'environ 33% de la capacité routière ajoutée sur le réseau autoroutier est utilisée par un trafic induit"⁶.

Le printemps dernier le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a tenu des audiences publiques sur ce projet d'implantation d'une autoroute des berges. Le rapport des commissaires a conclu que la construction d'une autoroute en surface dans Hochelaga-Maisonneuve aura de lourds impacts environnementaux relatifs au bruit, à la contamination de l'air et à l'obstruction des vues sur le fleuve. La Commission a fait valoir que le projet du Ministère des Transports doit être "réévalué". Selon elle les objectifs du Ministère devraient être les suivants :

- Améliorer la qualité de vie des résidents et favoriser la consolidation de leur identité ;
- Favoriser l'implantation d'un meilleur réseau de transport collectif ;
- Désenclaver le quartier H.-M. en lui redonnant progressivement son lien physique et naturel avec le fleuve ;
- Prendre les moyens de faire cesser la coûteuse dispersion urbaine périphérique.

La Table en aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ-HM) en est arrivée à des conclusions semblables notamment pour ce qui concerne les lourdes servitudes de bruit, de contamination de l'air et d'obstruction des vues sur le fleuve.

Il nous paraît ainsi, pour toutes ces raisons et bien d'autres encore que nous compilons depuis ces derniers mois, qu'avant de procéder à des travaux de construction d'une autoroute des berges, le Gouvernement du Québec doit nécessairement donner à la population le temps de réfléchir. Les impacts possibles de ce projet sur l'urbanisation de toute la ville sont trop importants pour qu'il en aille autrement. Signalons que ce délai permettra à la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (en voie de formation) d'étudier cet ouvrage en fonction des besoins de toute la région métropolitaine.

-30-

Source :

Pierre Brisset (président du GRU HM)

Téléphone : (514) 861-2004 et (514) 899-5314

Télécopieur : (514) 861-7158

¹ Marc Doré, journal La Presse du samedi 24 septembre 1977. Titre « A la place de l'autoroute Est-Ouest : Des logements coopératifs, disent quatre députés du «bas de la ville».

² Peter Soland (architecte, M.E.D.), revue « ARQ, LA REVUE D'ARCHITECTURE » écrit un compte-rendu des propos de Alan Knight (professeur à l'École d'architecture et directeur du Groupe de Recherche en Architecture Urbaine). Titre « La consolidation des milieux urbains et le réseau autoroutier ».

³ Revue AQTR, article faisant rapport du XXI^e congrès mondial de la route tenu à Kuala Lumpur. Titre « La Ville de Montréal en retire des bénéfices ».

⁴ Plate-forme du Conseil régional de l'environnement de Montréal, septembre 1997. Titre « Vers un système de transports viable pour l'Île de Montréal »

⁵ Washington Post, Revue Info2000, volume 11, no1, section « Flash-Info ». Titre Plus de routes = plus de congestion.

⁶ GREENPEACE-QUÉBEC, INSTITUT PEMBINA POUR UN DÉVELOPPEMENT APPROPRIÉ, SIERRA CLUB DU Canada, FONDATION DAVID SUZUKI, ÉQUITERRE, UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE, VIVRE EN VILLE, REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEIL RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, LES AMIS DE LA TERRE DE QUÉBEC, TRANSPORT 2000-QUÉBEC. Article du journal Le Devoir en date du 5 juin 2000. Titre «Gaz à effet de serre, L'heure de vérité a sonné, Québec doit passer de la rhétorique aux dollars et aux actions concrètes ».

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve

Pour une période de réflexion sur l'autoroute Ville-Marie.

Montréal, le 20 Octobre 2000

Une période de réflexion s'impose quant à la construction d'une autoroute le long du Saint-Laurent dans les quartiers centraux de Montréal, jusqu'à la réalisation d'études plus approfondies portant sur les enjeux métropolitains, urbains, environnementaux, économiques et sociaux, engendrés par la proposition du *Ministère des Transports du Québec (MTQ)* de continuer l'autoroute Ville-Marie (A-720) sous l'appellation de "*modernisation de la rue Notre-Dame*".

Cette période de réflexion est réclamée par le *Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)*, un organisme qui réunit des professionnels oeuvrant pour un aménagement intégré du territoire métropolitain et qui recherche la valorisation des identités locales et de la qualité de vie dans les quartiers centraux de Montréal.

Cette demande de réflexion découle de l'analyse du récent *Rapport du Conseil des commissaires sur le réaménagement de la rue Notre-Dame*, faisant suite à la consultation publique de mai 2000 dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Une consultation animée par M. Gérald Larose et coordonnée par le *Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAU-HM)* et ses partenaires dont le *GRU-HM*.

Recommandation principale du *Rapport des Commissaires*

Pour répondre à la proposition du *Ministère des Transports* de construire une autoroute à six voies, les *Commissaires* du quartier Hochelaga-Maisonneuve avaient pour mandat d'entendre la population en vue d'identifier les objectifs à atteindre dans le réaménagement du corridor de la rue Notre-Dame Est.

Après analyse de ces objectifs, la principale recommandation du *Rapport des Commissaires* porte sur «**une voie rapide vers le Centre-ville, construite entièrement en tranchée et recouverte par des ponts et des plates-formes**».

Du même souffle, les *Commissaires* interrogent l'option soumise par le *Ministère des Transports du Québec (MTQ)* de construire une **autoroute en surface** qui imposera aux résidents de Montréal de pénibles servitudes environnementales et urbaines.

Que choisir : autoroute Ville-Marie ou boulevard Notre-Dame ?

Depuis l'automne dernier, la proposition des *Commissaires* s'ajoute aux nombreuses options soumises pour le réaménagement du corridor Notre-Dame, des options divergentes qui engagent profondément le devenir de Montréal tout en concernant l'avenir spécifique et immédiat des quartiers Saint-Jacques, Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve, Viauville, Mercier Est et Ouest.

Certaines des options débattues portent sur les techniques de construction de l'autoroute sur 9 km proposée entre le pont Jacques-Cartier (A-720) et l'échangeur Souigny à la sortie du pont-tunnel Lafontaine (A-25).

Tandis que les autres options proposent un développement durable de la région de Montréal qui favorise le transport collectif et l'aménagement évolutif de chacun des quartiers concernés par la revitalisation du corridor Notre-Dame Est, exproprié il y a trente ans.

Actuellement le **statut quo** est inacceptable le long de Notre-Dame, mais sans une période publique de réflexion, la réalisation précipitée

d'une des grandes options actuellement discutées pourrait compromettre à long terme l'aménagement d'un véritable boulevard Notre-Dame s'ouvrant sur le site exceptionnel du fleuve **Saint-Laurent**.

Sommairement, les types de construction proposés pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720) sont :

- une **autoroute en surface**, partiellement surbaissée et recouverte à certains endroits, (*MTQ*)
- une **infrastructure routière en grande profondeur**, dissociée de la trame urbaine et qui permet de rétablir le caractère originel de la rue de Notre-Dame, (*GRU-HM et TAQ-HM*)
- une **autoroute en tranchée**, recouverte partiellement, avec la possibilité future d'être totalement recouverte, (*Conseil des Commissaires et CAU H-M*)

Favoriser le transport collectif et l'aménagement urbain.

Les options alternatives à l'autoroute Ville-Marie favorisent le **développement durable** de la région de Montréal ce qui nécessite l'inclusion du corridor Notre-Dame dans la planification métropolitaine d'un système de **transport collectif** du genre Système Léger sur Rail (SLR).

Pour la requalification urbaine de l'emprise routière, ces options articulent un concept de **boulevard ouvert sur le fleuve** pour assurer la revitalisation des quartiers Saint-Jacques, Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve, Viauville, Mercier Est et Ouest. Ce processus de requalification nécessite une réflexion plus poussée sur le surdimensionnement et l'établissement des échangeurs routiers, afin de réaliser l'aménagement évolutif des friches urbaines, industrielles et portuaires de l'Est de l'île de Montréal.

L'aménagement évolutif du boulevard Notre-Dame vise à respecter l'identité et la qualité de vie des quartiers déjà affectés par le corridor routier Ville-Marie, car l'identité des **quartiers centraux de Montréal** repose sur une mixité socio-économique qui sera particulièrement compromise par la construction d'une autoroute à travers ceux-ci.

Montréal serait-elle unique en Amérique du Nord à prendre la mauvaise direction ?

Partout en Amérique du Nord, la tendance principale consiste à **ne plus prolonger le réseau routier existant à travers les centres-villes** (Vancouver, Winnipeg, Calgary). Tandis qu'à Boston, le réseau routier existant est enfoui sous terre pour aménager en surface, au-dessus de la tranchée recouverte, un vaste parc urbain. À Milwaukee, Toronto, Québec ou Portland, la tendance générale favorise la requalification urbaine du réseau routier longeant les berges des Grands Lacs ou du Saint-Laurent, tout en intensifiant les réseaux de transport collectif. Cette tendance s'inspire du développement durable en appliquant l'important **accord international de Kyoto** sur la réduction des gaz à effets de serre.

À **Milwaukee**, pour densifier et revitaliser le centre-ville, les stationnements le long de la Menomonee River ainsi que le réseau routier central sont en voie de démantèlement. À **Québec**, le boulevard Champlain qui longe le Saint-Laurent deviendra bientôt une esplanade avec le déménagement du parc industriel linéaire. Pour 2008, **Toronto** planifie un vaste chantier avec la démolition de l'autoroute Gardiner le long des berges du lac Ontario. À **Portland**, depuis 25 ans, l'aménagement du territoire métropolitain repose efficacement sur le transport collectif et l'abandon du réseau routier central.

Par la qualité de sa vie urbaine, **Montréal** doit demeurer une métropole exemplaire en Amérique du Nord. Malheureusement, le projet du *Ministère des Transports* de construire une autoroute dans l'Est de Montréal et le long du Saint-Laurent, ferait de Montréal la seule ville du continent nord-américain à s'opposer à la tendance générale qui repose sur l'aménagement urbain des quartiers centraux. Ajoutons qu'actuellement, le *Ministère des Transports* propose aussi prolonger le réseau routier dans le centre-ville de **Hull** et dans le parc de la Gatineau.

Compte tenu de la problématique de plus en plus complexe et coûteuse de l'aménagement du territoire québécois et des intérêts nationaux en jeu, le *Gouvernement du Québec* devrait envisager la création d'un **Ministère de l'Aménagement** qui aurait pour mission de développer une réelle vision de l'aménagement au Québec en concertation avec tous les intervenants.

Pourquoi une période de réflexion ?

Le GRU-HM réclame une période de réflexion sur la construction de l'autoroute Ville-Marie (A-720) en vue de permettre la réalisation et la diffusion d'études intégrant la problématique du développement durable, afin de favoriser une concertation plus poussée de toutes les parties intéressées par l'aménagement du territoire de l'Est de l'île de Montréal dans une perspective métropolitaine.

Cette période de réflexion est justifiée par les raisons suivantes :

1. Les *Commissaires* ont conclu que la proposition d'une **autoroute en surface** soumise par le *Ministère des Transports* doit être ré-évaluée à cause de ses forts impacts urbains et environnementaux négatifs.
2. Les *Commissaires* ont **identifié les objectifs** que le *gouvernement du Québec* devrait considérer avant de choisir une option :
 - a. valoriser l'identité et la qualité de vie des résidents du quartier,
 - b. implanter un réseau de transport collectif,
 - c. désenclaver le quartier en lui redonnant progressivement son lien physique et naturel avec le fleuve,
 - d. restreindre la coûteuse dispersion urbaine métropolitaine.
3. La *Table en Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ-HM)* a déposé un mémoire fort convaincant sur les impacts négatifs importants de ce projet d'autoroute, qui contribuera à détériorer **la santé et la qualité de vie** des résidents de Hochelaga-Maisonneuve en imposant de pénibles servitudes : bruit, contamination de l'air, obstruction des vues sur le fleuve.
4. La gestion du **transport par camion des matières dangereuses** proposé par le *Ministère des Transports* doit être vu sous un nouvel angle. Le *Ministère* propose d'orienter tout le camionnage des matières dangereuses vers les secteurs habités du Centre-ville afin d'atteindre les marchés de la Rive-Sud et du Nord-Est américain par les ponts Jacques-Cartier, Champlain ou Mercier. Pour l'exportation hors de l'île de Montréal de ces produits majoritairement pétrochimiques, il y a une alternative existante reposant sur un

réseau de pipe-lines qui passe déjà sous le fleuve entre Montréal-Est et Varennes, et qui peut s'articuler facilement à l'important réseau routier de la Rive-Sud.

5. Le gouvernement du Québec doit **évaluer les véritables coûts totaux directs et indirects** du prolongement du réseau routier métropolitain dans les quartiers montréalais, incluant les coûts d'opportunité pour des dizaines de milliers de citoyens de Montréal. En matière d'aménagement du territoire, les impacts financiers des projets d'infrastructures ne peuvent pas se limiter aux injections de fonds publics.
6. L'aménagement évolutif du boulevard Notre-Dame devrait permettre l'établissement de **pôles urbains et patrimoniaux** qui soient indépendants de la construction du projet routier de l'A-720.
7. La période de réflexion sur l'autoroute doit permettre à la nouvelle **Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)** de développer une vision métropolitaine de l'aménagement et du transport dans la grande région de Montréal.

Le *Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)* propose une période de réflexion sur les différentes options métropolitaines pouvant mener ou non à la réalisation d'une autoroute le long du Saint-Laurent dans les quartiers centraux de Montréal.

Cette demande de réflexion implique la réalisation et la diffusion d'études plus approfondis portants sur les enjeux urbains, socio-économiques et environnementaux engendrés par l'option du *Ministère des Transports du Québec (MTQ)* de prolonger sur 9 km l'autoroute Ville-Marie entre le pont Jacques-Cartier (A-720) et l'échangeur Souigny à la sortie du pont-tunnel Lafontaine (A-25).

P o u r i n f o r m a t i o n s

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)

Pierre Brisset (président)

Téléphone : (514) 523 2500

Télécopieur : (514) 861-7158

Courriel : gruhm@hotmail.com

Adresse postale : 4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4

Pour une période de réflexion sur l'Autoroute Ville-Marie (A-720)

Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve, page 6/6

A la place de l'autoroute est-ouest:

**Des logements coopératifs,
disent quatre députés du «bas de la ville»**

par Marc DORÉ du quotidien «La Presse samedi le 24 septembre 1977»

Quatre députés du «bas de la ville» dont trois membres du cabinet, suggèrent que les terrains qui resteront inutilisés à la suite de la décision du ministre des Transports de ne pas prolonger l'autoroute est-ouest servent à la reconstruction de logements et l'aménagement d'espaces verts.

MM Robert Burns, député de Maisonneuve et ministre d'État à la réforme parlementaire et leader du gouvernement, Claude Charron, député de Saint-Jacques et ministre délégué au haut-commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports, Camille Laurin, député de Bourget et ministre d'État au développement culturel et Guy Bisailon, député de Sainte-Marie, rejettent les recommandations du CTRM qui voulait faire de ces terrains, déjà propriété du gouvernement du Québec, une piste cyclable et des jardins potagers.

Pour le porte-parole du gouvernement du Québec, le député Guy Bisailon, il importe de rendre le plus rapidement possible la décision de bloquer la construction de l'autoroute et favoriser l'implantation de logements. Ceux-ci viendraient de toute façon remplacer les logements détruits.

Selon la décision qui semble arrêtée au ministère des Transports, l'autoroute qui pousse ses voies jusqu'à la hauteur des rues Saint-Denis - Saint-Laurent, serait prolongée jusqu'à la rue Papineau, puis complétée, en surface, par un boulevard de type urbain, avec terre-plein central, jusqu'à la rue Dickson. Le gouvernement du Québec aurait ainsi entre les mains environs 220 000 verges carrées (près de 2 millions de pieds carrés) en une bande située au nord du boulevard Notre-Dame et variant en largeur de 90 à 105 pieds, soit le reste des terrains qu'aurait mangé l'autoroute.

Or, il y a mieux à faire avec ces terrains que ce que proposent les fonctionnaires qui ont produit le rapport de CTRM, pense M. Bisailon.

D'une part, parce que le conseil des ports nationaux a déjà donné son accord de principe à la construction d'une piste cyclable sur les propriétés sur la rive du fleuve, donc dans un milieu plus propice au cyclisme. D'autre part, parce que l'aménagement de potagers ne semble pas être la préoccupation première des gens du quartier, plus intéressée à obtenir des logements.

Types de logements

Le projet que les quatre députés veulent rendre public d'ici six semaines, permettrait la construction d'un foyer pour vieillards et de HLM, mais serait principalement orienté vers une formule coopérative.

Chacun de la quinzaine de quadrilatères situés entre les rues Fullum et Viau serait occupé par une coopérative d'habitation comprenant une trentaine de logements. Les promoteurs estiment que leur projet permettrait ainsi la mise sur le marché d'environ 600 à 1 000 nouveaux logements qui viendraient remplacer les 1 000 détruits pour faire place à l'autoroute. Ces habitations pourraient être assez facilement isolées du boulevard Notre-Dame par une ceinture antibruit et par des arbres.

La formule coopérative permettrait également, selon M. Bissaillon, de récupérer les immeubles au nord de la bande de terrain visée par le projet, et qui sont pour plusieurs à l'abandon depuis le passage des démolisseurs.

Sans compter que la construction de ces logements s'avérerait rentable pour le quartier à un double titre: soit en fournissant du travail aux gens du quartier durant sa phase d'implantation et en augmentant la clientèle des petits commerces des rues Sainte-Catherine et Ontario, durement affectés par les démolitions engendrées par l'autoroute est-ouest.

Financement

Quant au financement d'un tel projet, il ne se poserait pas de problème majeur, estime le député Bissaillon. Les HLM et le foyer pour vieillards peuvent être construits en vertu des programmes gouvernementaux.

Le gouvernement étant par ailleurs déjà propriétaire des terrains (qui ont coûté \$90 millions). Il pourrait les mettre, sans frais, à la disposition des coopératives qui pourraient se financer par le biais de la SCHL et bénéficier en plus d'avantages fiscaux que pourrait leur consentir la municipalité.

Selon les indications de M. Bissaillon, le coût de construction d'une quinzaine d'îlots d'habitation coûterait entre \$6 et \$10 millions.

Note; les journaux anglais ont rajouté relatif à cet aménagement:

«Ceci empêcherait le gouvernement du Parti Québécois autant que n'importe de quel autre gouvernement de l'avenir de changer d'idée relative au parachèvement du prolongement vers l'est de cette autoroute.»

COLLOQUE TENU À LA FACULTÉ D'AMÉNAGEMENT DE
L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, LES 14 ET 15 AVRIL 2000.

DIRECTEUR SCIENTIFIQUE

Alan Knight, professeur,

École d'architecture et directeur,

Groupe de Recherche en Architecture Urbaine.

L'autoroute en milieu urbain est répudiée définitivement par les professionnels de l'aménagement. C'est du moins ce que les intervenants de ce colloque qui s'est tenu à l'Université de Montréal ont voulu affirmer de façon non équivoque quelques jours seulement après le dépôt du nouveau plan des déplacements du ministère des Transports du Québec. L'enjeu de fond concerne les politiques qui régissent la manière dont on valorise le centre-ville ainsi que la vie et le travail en milieu urbain. L'autoroute joue un rôle principal dans un drame que vivent presque toutes les grandes villes nord-américaines et qui culmine dans la désagrégation progressive de la forme et de la vie urbaines. L'exode des populations urbaines – et de leurs taxes foncières – vers les municipalités de banlieue, et cela depuis les années 50, se traduit par une crise financière des villes centres. Celles-ci deviennent alors de plus en plus impuissantes face à leur aménagement et à leur embellissement.

Deux représentants américains, Peter Park de Portland et Steve Abel de Milwaukee, ont démontré qu'un changement d'attitude s'enracine progressivement aux États-Unis. La théorie de l'effet d'induction du trafic se confirme : la disponibilité d'un moyen de transport agit comme catalyseur de mouvements et encourage

Saviez-vous qu'en **fidélisa**
vous pourrez **réduire vos**

La consolidation des milieux urbains et le réseau autoroutier

EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES ET PROJETS QUÉBÉCOIS

UN COMPTE-RENDU PAR PETER SOLAND, ARCHITECTE, M.E.D.

d'avantage les déplacements. L'élargissement d'autoroutes ou la création de nouvelles artères ne contribuent pas à la réduction de la congestion sur les routes; au contraire, ces aménagements favorisent l'accroissement de la circulation véhiculaire, l'étalement urbain et la demande toujours plus grande de nouvelles voies. Le phénomène est bien documenté depuis quelques années dans les journaux et la théorie se base sur des études sérieuses menées en Angleterre, aux États-Unis et ailleurs. La gestion du transport en milieu urbain passe donc par un changement radical de la culture du génie routier et par des politiques de transport en commun intégrées beaucoup plus coercitives (sur la disponibilité de place de stationnement au centre-ville par exemple). Le démantèlement d'infrastructures autoroutières en milieu urbain où leur enfouissement en sous-sol, comme c'est le cas à Boston, est à l'ordre du jour dans plusieurs grandes villes américaines. Lorsqu'une autoroute à San Francisco fut sérieusement endommagée par le tremblement de terre de 1989 la ville a choisi de ne pas la reconstruire. La ville de New York en a fait de même lorsque la West Side Highway s'est effondrée. On reviendra sur le fait que Montréal se prépare à un chantier autoroutier controversé dans le quartier

Hochelaga-Maisonneuve en bordure du fleuve. Mais, au-delà des exemples de démantèlement d'anciennes emprises autoroutières à Milwaukee ou des succès en transport collectif à Portland, deux remarques plus anodines d'un des conférenciers ont permis de comprendre quelques vérités simples concernant la présence et la requalification de voies autoroutières en milieu urbain.

Peter Park, directeur de la planification à la Ville de Milwaukee a d'abord identifié une logique aberrante des infrastructures autoroutières en milieu urbain : l'autoroute est un aménagement et une dépense lourde qui nie la valeur immobilière des terrains riverains pour ensuite la déprécier.

Les promoteurs et les villes ne font, en fait, que redécouvrir une des valeurs les plus élémentaires de l'espace urbain. Hormis la valeur fonctionnelle et technique de tels aménagements, le percement de rues et la création de places publiques – c'est-à-dire des projets d'embellissement de la ville – ont toujours été compris comme des opérations immobilières avantageuses. Peter Park a ensuite fait part d'un cas de réaménagement d'une voie rapide à Milwaukee qui démontre que l'art urbain ne peut se résumer à un catalogue de formes et de profils «prêts-à-porter». Malheureusement en Amérique du Nord, le design urbain est souvent réduit à ces modèles.

Le travail critique et créatif en art urbain engage une réflexion qui place les aménagements proposés à l'intérieur d'un cadre conceptuel et thématique approprié au contexte spécifique du projet. Une réflexion sur la nature urbaine d'un lieu doit être issue d'une analyse qui englobe une connaissance du milieu spécifique, de ses contraintes et du potentiel qu'il représente, mais aussi d'une connaissance de l'histoire de l'aménagement des villes et des précédents appropriés à l'usage et à l'image du projet en question.

Lors de la deuxième journée du colloque, Bernard St-Denis, professeur à l'École d'architecture de paysage et chercheur à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, a présenté un projet de recherche que son équipe a entrepris pour la Commission de la capitale nationale de Québec et ses partenaires : « Étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale du Québec : le corridor Duplessis ». Ce projet dont la richesse des intentions conceptuelles rejoint les fondements de recherche en art urbain est caractérisé, cependant, par une attention exclusivement portée sur des stratégies de paysage. De l'aveu même de l'étude, la consolidation urbaine du corridor autoroutier Duplessis est limitée par la métaphore des concepts de paysage retenus plutôt que par des stratégies urbaines réellement structurantes.

Cet exemple traduit involontairement une réalité insidieuse de l'aménagement contemporain en milieu urbain qui dépasse la problématique des autoroutes et touche à la consolidation du milieu urbain en géné-

ral et à l'incapacité des pouvoirs publics à structurer, à renforcer et à mettre en valeur les ensembles urbains par un cadre bâti adéquat. Les éléments de paysage et l'art du jardin ont une place de choix dans l'aménagement de la ville, mais ils ont toujours contribué à qualifier et à définir les lieux publics de la ville et non pas à en représenter l'absence.

Un des objectifs moins avoués du colloque – fut de questionner le projet que le ministère des transports du Québec a déposé pour la rue Notre-Dame dans son prolongement à l'est de la rue Papineau à Montréal. Le ministère propose un profil dont l'aménagement paysager reflète un corridor autoroutier régional et non pas le «boulevard» annoncé et dont les concepteurs empruntent seulement le nom. Le nouvel attrait envers la requalification des voies rapides en milieu urbain – et particulièrement à l'intérieur des centres-villes – promet d'offrir des projets d'aménagement sensibles; cependant, la problématique que soulève le corridor Notre-Dame, notamment dans son passage à travers le quartier Maisonneuve, touche davantage à la nature régionale des métropoles, de leurs villes-satellites et des environnements périurbains.

L'histoire de l'aménagement du territoire, par contre, ne fournit pas d'exemples pertinents dans ce cas-ci. L'avenue plantée qui s'étendait des portes de la ville classique vers la campagne ne trouve plus le paysage pittoresque dans lequel la régularité et l'ordre imposé des arbres offraient une composition puissante et efficace. Le «parkway» américain, cet ancêtre champêtre de la «freeway» où la topographie et les paysages locaux offraient un cadre physique complémentaire au parcours cinétique de l'automobile, ne satisfait plus les exigences de vitesse, de fonctionnalité et de sécurité que le ministère se donne et avec lesquels il classe le réseau routier. Ce que l'on peut affirmer c'est qu'une différenciation entre les environnements urbains et périurbains doit prévaloir. Dans ce cas-ci, le corridor Notre-Dame traverse une structure urbaine qui remonte au début du XIX^e siècle. L'histoire du quartier Maisonneuve est unique à Montréal et il représente un environnement urbain riche en structures et en significations. Le développement de la Métropole souffrirait irrémédiablement de l'effritement continu d'un quartier si proche de son centre-ville. Les voies régionales continueront à exister en dehors des centres urbains; elles reflètent d'ailleurs un désir collectif de vitesse et de mouvement qui dépasse les besoins associés au transport. Ce que le colloque a pu démontrer c'est que la vitesse de l'automobile et l'environnement que la voiture commande ne satisfont plus le désir d'une vie urbaine que l'on voit renaître en Amérique du Nord. Le colloque a également démontré que le discours axé uniquement sur l'économie du transport est complètement réfractaire aux objectifs et attentes des villes et des citadins.

nt vos clients,
coûts de publicité?

nt pour y arriver :

de qualité supérieure
vires exceptionnelles. ^{MC}

voir notre catalogue gratuit,

ous au
1-5847

pieur au
5053

P.S. Commandez vos cartes de Noël
avant le 30 septembre 2000
et obtenez un rabais de 50%
sur les frais d'impression de base de votre texte.

INTERNATIONAL
KUALA LUMPUR

Le XXI^e congrès mondial de la route

à Kuala Lumpur,

*la Ville de Montréal
en retire des bénéfices*

En octobre 1999, la Ville de Montréal était invitée au XXI^e Congrès mondial de la route à Kuala Lumpur en Malaisie. Madame Eloyan, vice-présidente du comité exécutif, représentait la Ville.

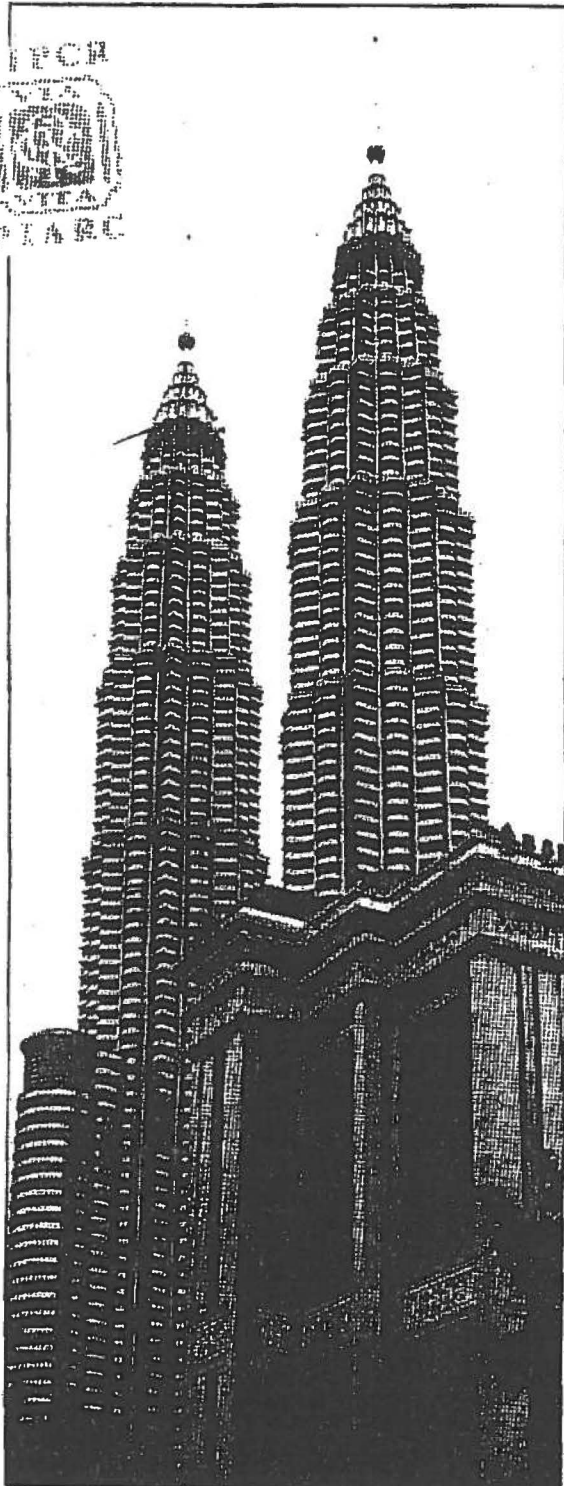
Cette rencontre internationale aura permis des échanges de points de vue entre les représentants des grandes villes. Toutes ont à faire face aux énormes problèmes de congestion routière principalement causés par l'étalement urbain, d'où découle une augmentation phénoménale de la circulation automobile et, par conséquent, une grave détérioration du milieu environnemental et une sérieuse atteinte à la qualité de vie des citoyens.

Selon madame Eloyan, il est clair que la construction de nouvelles routes ne règle en rien le problème. Au contraire, il est impératif d'investir dans les transports en commun. C'est là l'une des solutions à envisager.

D'autres avenues sont soulevées afin de faire face à ce fléau avant qu'il ne devienne insurmontable. Notamment:

- Intensifier l'utilisation des transports en commun;
- Valoriser l'implantation de terminus de stationnement, afin que les usagés puissent utiliser les transports en commun;
- Favoriser les déplacements des piétons et des cyclistes en toute sécurité;
- Minimiser l'impact des stationnements sur l'environnement urbain (privilégier le stationnement de courte durée);
- Assurer un transport efficace des marchandises (un plan de camionnage qui vise à maintenir des conditions adéquates de circulation).

La participation au congrès aura permis à la Ville de Montréal de tirer des leçons des expériences étrangères et de mieux identifier les menaces qui pourraient signifier une hausse toujours plus grande de la congestion. Ces enseignements devraient aider à développer des mesures adéquates d'un point de vue économique, social et environnemental et ainsi favoriser un développement harmonieux à Montréal. ■■





Vers un système de transports viable pour l'île de Montréal

Plate-forme du Conseil régional de l'environnement de Montréal
sur le transport, rendu public dans le cadre de la consultation
de l'Agence métropolitaine de transport sur son projet de
Plan stratégique de développement du transport métropolitain

*Conseil régional
de l'environnement
de Montréal*

Septembre 1997

La plate-forme du CRE-Montréal sur le transport

SI LES TENDANCES ACTUELLES se maintiennent, plus de 86 % de tous les nouveaux déplacements d'ici l'an 2007 seront réalisés par des véhicules à occupant unique. Ceci pourrait se traduire par l'ajout de plus de 125 000 automobiles sur le réseau routier de l'île de Montréal à l'heure de pointe. Ces automobiles s'ajouteront aux plus ou moins 415 000 autres qui empruntent chaque jour le réseau pour un grand total de 540 000 automobiles qui déplaceront 648 000 individus.

Le CRE-Montréal est d'avis qu'il est urgent de renverser cette tendance et de favoriser dès maintenant l'émergence d'un système de transports qui redéfinit complètement la place de l'automobile et qui améliorera la mobilité des individus et le déplacement des biens. Il est urgent de développer les transports collectifs sur nombre d'axes métropolitains qui affichent une absence quasi-complète ou complète d'infrastructures à haute capacité. À cet égard, les besoins sont nombreux et le CRE-Montréal, dans la plate-forme qui suit, en identifie quelques uns.

La vision du CRE-Montréal se veut globale. Un système de transports se doit, pour être efficace, considérer tous les modes de déplacement valables, de la marche au train de banlieue. L'objectif visé est d'améliorer la mobilité de tous, usagers des transports en commun, cyclistes ou piétons. La plate-forme du CRE-Montréal met de l'avant un large éventail de solutions et de mesures d'intervention visant à remédier aux problèmes de congestion automobile, à freiner le déclin des transports en commun, à renverser la tendance du « tout-à-l'auto » et à réduire de façon significative les impacts sur l'environnement et le milieu social de notre système de transports.

La ville ne saura améliorer le cadre de vie de ses citoyens ni voir prospérer son commerce et ses affaires ni voir augmenter son attrait si l'on ne réduit pas significativement la place de l'automobile en tant que mode de déplacement principal. En milieu urbain, l'automobile doit devenir un mode de déplacement complémentaire aux autres.

À la toute fin de cette section, un tableau-synthèse présente les principales propositions et un ordre de priorité de réalisation. Également, on indique à qui s'adressent, en particulier, les propositions.

Les propositions cadres

Le CRE-Montréal met de l'avant quatre propositions cadres qui forment, à son avis, les objectifs fondamentaux que notre collectivité se doit de poursuivre dès maintenant et de poser comme conditions incontournables au développement d'un système de transports viable et d'un milieu urbain viable et dynamique.

Ainsi, nous croyons qu'il est impératif:

1. De réduire la taille du parc automobile, sinon d'en freiner la croissance.
2. De réduire le nombre de déplacements en automobile, la progression du kilométrage total et le nombre de véhicules à occupant unique qui empruntent les routes.
3. Que le Québec élabore une stratégie sur les carburants et les véhicules propres (incluant les véhicules à émission zéro), laquelle devra faire partie d'une stratégie plus large de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Ces stratégies devront faire une place particulière à la région de Montréal.

La stratégie de la Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique a élaboré une stratégie en matière de qualité de l'air et un programme sur les véhicules et les combustibles propres (un peu à l'image de celui de la Californie).

Ce programme intègre un grand nombre d'initiatives dont: amélioration des niveaux de vérification des émissions, mise au point de normes provinciales relatives aux faibles émissions, modifications aux parcs automobiles gouvernementaux et exemptions fiscales pour l'utilisation de carburants de rechange¹.

La « Task Force on Atmospheric Change » de la ville de Vancouver privilégie la réduction du nombre de déplacements en automobile afin de diminuer les émissions polluantes et de gaz à effet de serre².

La stratégie de la Colombie-Britannique identifie le besoin de réduire les besoins de mobilité aux moyens de mesures telle que l'aménagement des espaces.

4. Que les processus d'élaboration et de révision des schémas d'aménagement intègrent obligatoirement la question des transports.

Afin d'enrayer l'accroissement la motorisation individuelle, la congestion automobile et les nuisances environnementales qui leur sont associés, nombre d'intervenants (notamment européens³) en matière de transports s'entendent pour dire que les interventions doivent se déployer sur deux principaux fronts: l'organisation et l'aménagement du territoire (l'étalement urbain étant ici sous-entendu) et les mesures diminuant l'usage de l'automobile (ou incitant au transfert modal). Ils accordent une importance particulière au premier. Le CRE-Montréal adhère à ce principe dualiste.

1. Table ronde sur l'environnement et l'économie (1996), page 39.

2. Task Force on Atmospheric change (1990), page 36.

3. Voir Gagneur (1997) et Orfeuill (1997).

L'organisation et l'aménagement du territoire

« Le succès du transport en commun dépend davantage d'un développement urbain qui lui est favorable et de mesures fiscales s'appliquant à l'automobile que de subventions aux transports en commun⁴. »

L'organisation et l'aménagement du territoire sont les pierres angulaires de tout système de transports qui promeut le transfert modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile. Un centre dense, attractif, offrant une mixité et la proximité de commerces, de produits et de services favorise, pour ceux qui y font affaire, des déplacements courts et efficaces. À l'opposé, un centre de faible densité, unifonctionnel et séparé des lieux de commerce et de services entraîne des déplacements longs et coûteux.

S'opposent ici les modes de transport collectifs et non-motorisés et l'automobile individuelle, facilité et impossibilité de desserte par les transports en commun. À titre d'exemple, dans la ville de Phoenix (Arizona), qui présente une densité de population de 9 pers./ha, le nombre de déplacements annuel moyen en transports en commun est de 9 par personne. À Zurich (Suisse), de densité supérieure à 53 pers./ha, cette moyenne tourne autour de 350 déplacements⁵.

La relation entre la consolidation et le développement du réseau de transports en commun et l'aménagement est évidente de même que l'est la relation entre l'essor du véhicule à occupant unique et la prolifération et le mal-développement des pôles périurbains à l'aménagement peu fonctionnel. En ce sens, des mesures touchant l'organisation et l'aménagement du territoire sont nécessaires afin de maîtriser la gestion des déplacements et de contrôler le trafic automobile.

Le CRE-Montréal propose que l'on revoie en entier la législation sur l'organisation et l'aménagement du territoire laquelle devra :

- ◆ limiter les nouveaux développements résidentiels;
- ◆ orienter l'aménagement de ces développements de façon à favoriser les modes de déplacement non-motorisés (vélo et marche) et les transports en commun;
- ◆ encourager des aménagements de zones autosuffisantes pour la plupart des services quotidiens de proximité;

4. (Pucher, 1988). Tiré de Roseland (1992), page 82.

5. MTQ (1995a), page 16.

- ◆ intégrer la localisation stratégique des pôles d'activités et des établissements (commerces, industries, sièges sociaux, infrastructures diverses, etc.) en fonction de leurs impacts sur les déplacements qu'ils induisent.

On se doit également de consolider les périmètres urbains existants en les densifiant et en diversifiant leurs fonctions.

L'étalement urbain

Le processus d'étalement urbain doit être contrôlé et il est nécessaire de consolider les périmètres urbains établis tout en cessant le développement du réseau routier supérieur (autoroutes, voies rapides, bretelles d'accès, ponts). L'objectif de contrôler l'étalement urbain et d'améliorer l'accès à l'île de Montréal ne trouve pas solution dans la construction de nouvelles infrastructures routières qui amènent invariablement plus de gens à migrer vers les banlieues et un plus grand nombre d'automobiles sur les routes. En ce sens, les projets de prolongement des autoroutes ou de construction de nouveaux axes ou de ponts sont, de l'avis du CRE-Montréal, à proscrire totalement.

Par ailleurs, la ville centre (dans le cas qui nous intéresse, Montréal) doit être revalorisée. Des interventions visant à renverser la tendance du délaissement au profit des pôles satellites, ramener des gens en ville ou attirer les nouveaux venus, sont un complément essentiel aux interventions portant sur l'organisation et l'aménagement du territoire. En agissant ainsi, on se trouve par ricochet à mettre en place les conditions nécessaires pour contenir la croissance de la motorisation individuelle et pour aider le système de transports collectifs à prendre de l'expansion.

Agir sur l'étalement urbain, c'est agir sur l'attrait de la ville centre. Celle-ci se doit de mettre en place les conditions (économiques) propices à l'accès à la propriété résidentielle et commerciale, à attirer les industries de biens et de service (attirer les employeurs).

À cet égard, il est impératif que les villes de l'île de Montréal renforcent leurs stratégies en matière de développement économique (en rendant les conditions compétitives par rapport à celles des pôles satellites) et développent une politique active commune d'orientation et d'investissement pour le marché des bureaux et des commerces. La Commission de développement de la métropole sera appelée à bien remplir sa mission de concertation auprès des divers intervenants politiques et économiques de l'île de Montréal et de la grande région montréalaise⁶.

Par ailleurs, la ville centre se doit d'améliorer le cadre de vie de ses résidents (et pour les visiteurs) en améliorant le fonctionnement général de la ville, l'aménagement; les équipements collectifs (culturels et artistiques entre autres), les services pu-

6. Loi 92. Commission de développement de la Métropole.

FLASH INFO

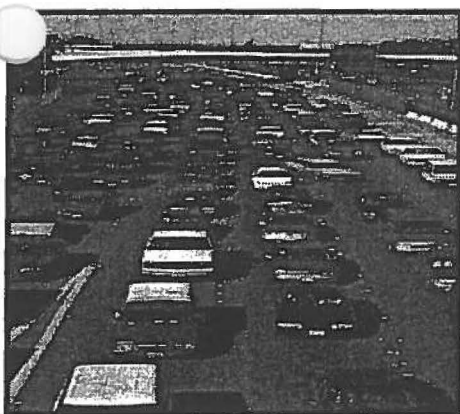
PLUS DE ROUTES

=

PLUS DE CONGESTION

SOURCE: WASHINGTON POST

Deux nouvelles études sur la congestion routière dans la région de Washington D. C. ont démontré que plus on ajoute de la capacité sur les autoroutes, plus il y a de la circulation. Ainsi, pour chaque augmentation de 10% du réseau routier, il y a 3,3% de nouveaux automobilistes.



Les résultats présentés lors d'une conférence nationale sur les transports indiquaient qu'entre 25 et 50% des nouvelles voies attireraient de nouveaux automobilistes. Il s'agit d'une première recherche pour étudier le phénomène de « trafic induit » dans la capitale nationale des États-Unis. Le trafic induit se définit par l'attractivité de nouvelles infrastructures routières pour effectuer des déplacements plus longs ou lorsqu'il y a un transfert modal du transport en commun vers l'automobile.

Les études ne concluent pas que l'élargissement des autoroutes est sans béné-

ficiés pour la région, mais démontrent qu'il est de plus en plus difficile -et de plus en plus onéreux- de réduire la congestion par l'ajout de voies routières que les ingénieurs avaient pensé.

Selon monsieur Lewis M. Fulton, analyste à l'Agence internationale de l'énergie à Paris et auteur d'un des deux rapports, « il est naïf de penser qu'en élargissant les routes, la congestion disparaîtra ». Le fruit de son rapport tient à une compilation rigoureuse des statistiques des 26 dernières années pour les états du Maryland, Virginie et de la Caroline du nord. Ainsi pour zone métropolitaine de Washington-Baltimore, l'étude conclut qu'environ 33% de la capacité routière ajoutée sur le réseau autoroutier été utilisée par le trafic induit. Certaines analyses ont démontré que trois ou quatre ans après l'élargissement d'un tronçon routier, la congestion était de retour.

Pour plusieurs, c'est l'interminable question de l'œuf ou la poule. Pour d'autres participants, la construction de routes est l'outil idéal du développement économique même si, en bout de ligne, le potentiel de décongestion est limité. Cependant, pour monsieur Chris Miller du Conseil environnemental de Piedmont en banlieue de Washington D.C., « les études démontrent bien que l'ajout de nouvelles routes aide l'étalement urbain au lieu de faciliter la circulation. Cela confirme qu'au lieu de solutionner le problème, on le stimule davantage ».

LA PUBLICITÉ COÛTE CHER À L'AUTOMOBILE

SOURCE: ADVERTISING DATAPLACE / FTA

La promotion de la voiture privée coûte cher. Pour chaque dollar que le gouvernement fédéral américain investit dans le transport en commun, 2,88\$ US sont dépensés en publicité par les grands de l'automobile et du pétrole. Selon les chiffres de *Advertizing Age dataplace*, l'industrie de l'automobile et les pétro-

liers ont dépensé plus de 13,6\$ mds en 1997 pour vendre leurs produits. La société General Motors (GM) arrive

« Pour chaque 1\$ que Washington met dans le transport en commun, l'industrie de l'automobile dépense 2,88\$ en publicité »

au premier rang des dépenses en publicité avec plus de 3\$ milliards, suivi par DaimlerChrysler (1,6\$ mds) et Ford (1,55\$ mds). En tenant compte du nombre de véhicules vendus pour la même période, chaque voiture neuve vendue en 1998 a coûté 883\$ en publicité.

Pour la même période, le gouvernement fédéral a investi 4,7\$ mds dans le transport en commun. Si l'on tient compte de tous les investissements public en transport en commun au États-Unis (infrastructures et exploitation), le ratio tombe à 0,70\$. ◀

DES FEUX DE CIRCULATION POLLUANTS !

SOURCE: EREN NETWORK NEWSLETTER



Selon le Lighting Research Center (Rensselaer Polytechnic Institute), les 3 à 4,5 millions de feux de circulation actuellement en usage aux États-Unis consomment près de 3 milliards de kilowattheures. Une telle production d'électricité nécessite 1,4 million de tonnes de charbon ! De nouveaux types de feux de circulation (light-emitting diodes-LEDs) permettraient de réduire de 80 à 90% le total de cette consommation. ◀

Gaz à effet de serre

L'heure de vérité a sonné

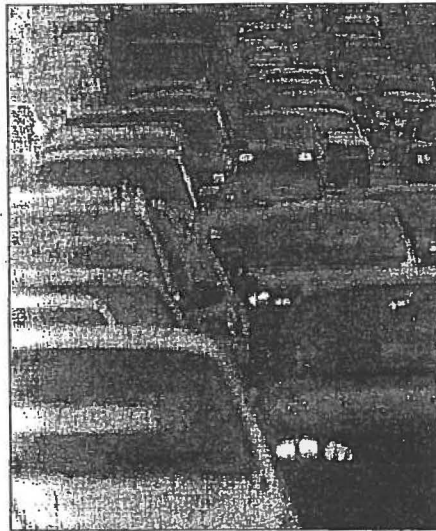
Québec doit passer de la rhétorique aux dollars et aux actions concrètes

Lors de la dernière réunion conjointe des ministres fédéraux et provinciaux de l'énergie et de l'environnement, le ministre de l'Environnement du Québec, M. Paul Bégin, a claqué la porte en déplorant que le gouvernement fédéral «refuse de faire face aux vrais enjeux que soulève la lutte contre les changements climatiques», et qu'il bloque «la mise en œuvre d'actions concrètes visant à réduire les gaz à effet de serre (GES)» (communiqué du ministère de l'Environnement, 28 mars 2000).

Cette rencontre portait principalement sur l'élaboration d'un plan d'action canadien de réduction des GES. Les ministres ont reporté l'adoption d'un tel plan à leur prochaine réunion, prévue pour le mois d'octobre, à Québec. M. Bégin, cependant, s'est engagé à dévoiler la première phase d'un «plan d'action québécois» dès ce mois de juin. Tous ceux qui reconnaissent l'ampleur de cet enjeu environnemental se tournent donc présentement vers le gouvernement du Québec. Fera-t-il face, son plan, aux «vrais enjeux»? Comportera-t-il des «actions concrètes» et mesurables?

La position québécoise sur la question des changements climatiques a toujours été de chercher à ce que l'objectif adopté par le fédéral et les provinces soit le plus ambitieux possible. Au-delà de la rhétorique, pourtant, le constat est très mitigé quant aux actions faites par le Québec pour réduire ses émissions de GES. Comme le fédéral, le Québec a principalement misé sur les mesures volontaires pour atteindre la cible de Rio, soit de ramener les émissions à leur niveau de 1990. Comme le fédéral, il va rater cette cible. Maintenant, il y a le nouvel objectif de Kyoto : ramener les émissions canadiennes, pendant les années 2008 à 2012, à un niveau inférieur de 6% à celui de 1990. Or, selon les projections officielles, en 2010 les émissions québécoises de GES dépasseront de 10% celles de 1990, et le dépassement sera de 27% pour l'ensemble du Canada! Il y a donc urgence.

Il est vrai que les émissions du Québec, par habitant, dépassent à peine la moitié de la moyenne canadienne. Mais cela découle en majeure partie du choix énergétique d'il y a 30 ans. Avec l'annonce de son plan d'action, le premier de son genre au Canada, le Québec a une occasion sans précédent de s'illustrer



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Québec doit s'attaquer en priorité au secteur des transports et de l'aménagement du territoire.

comme un véritable leader aujourd'hui.

C'est maintenant l'heure de vérité. Ou bien le Québec présente un véritable plan d'action sur les changements climatiques et joue un rôle mobilisateur auprès des autres provinces, ou bien il se contente de jeter de la poudre aux yeux et rate l'occasion qui s'offre à lui de préparer l'économie québécoise pour les décennies à venir. Les émissions de GES commencent déjà à provoquer un coût économique, tendance qui s'accroîtra à travers le monde industrialisé au cours du 21^e siècle. Un gouvernement intelligent se positionnera dès maintenant pour que les entreprises et les citoyens sur son territoire s'en tirent au mieux de cette nouvelle conjoncture.

Pour relever ce défi, la première phase du plan d'action québécois sur les changements climatiques doit comporter les éléments suivants:

■ Viser une réduction d'émissions de GES égale ou supérieure à l'objectif pancanadien de Kyoto.

■ S'attaquer à toutes les sources majeures d'émissions, soit les transports, le secteur industriel, le chauffage des édifices de toutes sortes, la production d'aluminium et de magnésium, l'agriculture, les lieux d'enfouissement et les industries des combustibles fossiles. Il faut des objectifs mesurables pour chacun de ces secteurs.

■ Aller au-delà du volontariat par l'entremise d'outils réglementaires ainsi que des incitations financières aptes à faire changer les comportements (conservation d'énergie, utilisation des sources d'énergie propre, du transport en commun, etc.).

■ Assurer la mise en place sans hésitation de mesures permettant à la fois de réduire les émissions et d'économiser de l'argent. Les récents processus de consultation pancanadien et québécois ont permis de recenser des dizaines de telles mesures, notamment dans le secteur des édifices.

■ S'attaquer en priorité au secteur des transports et de l'aménagement du territoire. Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine annoncé le 11 avril dernier, offrait déjà quelques pistes intéressantes en ce qui a trait aux réductions d'émissions provenant des véhicules, mais cela ne représente qu'un premier pas. Il faudra réinvestir massivement dans le transport en commun, et dans son fonctionnement et pour mettre en place de nouvelles infrastructures.

■ Favoriser l'émergence de nouvelles sources d'énergie exemptes d'émissions de GES telles que le solaire et l'éolien.

■ Mettre immédiatement en vigueur un programme de sensibilisation majeur, susceptible d'attirer l'attention de tous les Québécois sur les changements climatiques.

■ Le gouvernement du Québec doit enfin donner l'exemple en réduisant les émissions de ses services gouvernementaux d'au moins 20% (le fédéral étant déjà à moins 18% en 1998).

Les scientifiques œuvrant dans le domaine des changements climatiques nous rappellent sans ces-

se la gravité de la situation. Dans une lettre adressée au U.S.A. Today en janvier dernier, les chefs des services météorologiques des États-Unis et du Royaume-Uni soulignaient «les conséquences probables : fréquence augmentée d'événements météorologiques extrêmes, hausse du niveau de la mer, modification de la distribution des précipitations, bouleversements écologiques et agricoles, transmission de maladies augmentée... Nos nouvelles données et la nouvelle compréhension que nous en avons montrée dans quelle situation critique nous nous trouvons : afin de freiner le changement futur, nous devons commencer à agir bientôt...».

Si le Québec rate cette occasion de passer de la rhétorique aux dollars et aux actions concrètes, il perdra la crédibilité qu'il a acquise par ses prises de position progressistes du passé, s'affaiblira en vue de la prochaine réunion conjointe des ministres, et réduira la probabilité que soit adopté un plan d'action canadien efficace. Il faut à tout prix éviter ce scénario désastreux.

GREENPEACE-QUÉBEC

INSTITUT PEMBINA POUR UN DÉVELOPPEMENT APPROPRIÉ

SIERRA CLUB DU CANADA

FONDATION DAVID SUZUKI

ÉQUITERRE

UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE

VIVRE EN VILLE

REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

LES AMIS DE LA TERRE DE QUÉBEC

TRANSPORTS 2000, QUÉBEC

(a) Philippe
bonne lecture

Ville Marie extension land 24 sept 1977

MNAs suggest housing

By JOHN YORSTON

Four Parti Quebecois MNAs have started a campaign to press their own government into building co-operative housing and old-age homes along a strip of land once destined for completion of the Ville Marie Expressway.

Transport Minister Lucien Lessard announced earlier this week that plans for the expressway east of Sanguinet Street have been abandoned.

Instead, the government has accepted a study committee proposal to add one more lane to Notre Dame Street East to handle traffic from the expressway.

'Grey radishes'

Guy Bisailon, MNA for Ste. Marie, said that decision would mean that about 220,000 square yards of land, expropriated in 1970 by the provincial government, would remain vacant.

The study committee proposed that the land be turned into green spaces and community vegetable gardens.

Mr. Bisailon, speaking at a press conference on behalf of Robert Burns, minister for parliamentary reform; Camille Laurin, the cultural develop-

ment minister, and Guy Charon, the sports minister, snorted at that idea. All four represent east-end ridings.

"It's a joke in the district," Mr. Bisailon said. "People are already saying they will be raising grey radishes because of the fumes from Notre Dame Street."

Instead, the MNAs proposed that the land should be used to provide co-operative housing, old-age homes and some low-income housing.

There would also be room to provide green spaces, they said.

About 1,000 housing units were torn down between Fullum and Viau Streets to make way for the expressway and were never replaced, Mr. Bisailon said.

The PQ government halted further work on the road as soon as it took office last November and has now decided against continuing the expressway.

The four MNAs said their plan, which is only in the rough stages, could provide between 650 and 1,000 new housing units on the strip of land that would remain after Notre Dame is widened.

The strip is between 90 and 105 feet deep, Mr. Bisailon said.

The plan would not only provide needed housing, he said, but would provide employment in an area where jobs are scarce.

The four MNAs, who banded together during last fall's election campaign to attempt to speak for the whole district, said that they have given themselves six weeks to come up with more concrete plans.

They plan to get ideas from citizens' groups and to hold hearings at which area residents would be asked for their views.

Accompanied by Mr. Burns, Mr. Bisailon emphasized that the four MNAs were most interested in developing co-operative housing along the strip.

Green spaces

They felt a co-operative building could be built that would take up whole blocks and still provide green spaces.

Asked what each building would cost, Mr. Bisailon said he thought it would be about \$750,000 for a building housing 30 families. There would be about 15 such buildings.

He said it was "absolutely vital" that the first co-operative building be ready within a year to 18 months.

That would prevent either the Parti Quebecois government or any future government from changing its mind about completing the eastward extension of the expressway.

While the land belongs to the provincial government, zoning is a city responsibility.

Mr. Burns said he "doubts very much" that the city would object to the plan, although the city authorities have not been formally approached.

Noting the area is already zoned for housing, Mr. Bisailon said that once the MNAs have more detailed plans, they will approach the city, in addition to pressing the cabinet to accept their ideas.

Mr. Burns said he believes that Pierre Marois, the social development minister, is already in favor of the general plan.

Truck owners threaten massive protest strike

HULL, Que. (CP) — Quebec might be hit early next year with a protest strike by truck owners, Robert Goyette, president of the Quebec Trucking Association, says.

"It will be worse than any other strike in Quebec's history," Mr. Goyette says.

"Every sector of the province will be affected if we take such action," said Goyette Thursday.

The association represents 50,000 drivers.

Mr. Goyette says the truckers are annoyed because the Quebec govern-

ment "is not listening to or consulting us."

The trucking association wants Quebec to appoint a minister with sole responsibility for transportation.

At present, Quebec cabinet minister Lucien Lessard has a dual portfolio in charge of the province's highways and the transport department.

Mr. Goyette says that although the truckers' association has not held protest strikes in the past, "we feel that unless the situation changes within the next three months we will have to do so."

+ letter Trans 2000 3p. de Pirelli
+ letter CAE — 4p. lde 2

1,000 could live on highway path say four MNAs

By **SUSAN SCHWARTZ**
of The Gazette

A large tract of cleared property in Montreal's East End should be used for a co-operative housing project that would provide homes for up to 1,000 people, it was proposed yesterday by three cabinet ministers and an MNA.

The 220,000-square-yard area was levelled in recent years as part of the proposed route of the eastward expansion of the Ville Marie expressway.

But Transport Minister Lucien Lesard earlier this week said the extension was being scrapped east of Papineau St. (It now runs east to St. Denis St.)

He said a wide boulevard, parks, bicycle paths and community gardens would be built in the area instead.

His decision was based on a report by the Montreal Region Transport Committee made public earlier this week.

Yesterday's housing proposal came from Parti Quebecois MNA Guy Bisailon, Robert Burns, minister of state for electoral and parliamentary reform, Claude Charron, commissioner for youth, leisure and sports, and Camille Laurin, minister of state for cultural development.

The four said they approved of Lesard's decision not to continue construction. But they disapproved of Lesard's plan, based on the study, for planting of gardens on the tract.

Better served

They said residents of the area could be better served by construction of co-operative housing units, senior citizens' dwellings, or low-cost developments.

The four represent the ridings of Ste.-Marie, Maisonneuve, St.-Jacques and Bourget. They suggested that new dwellings be constructed for an estimated 1,000 displaced residents of the area between Notre-Dame St. and de Maisonneuve Blvd., bounded by Viau and Fullum Sts.

They say these people were displaced by demolition and property ex-

propriation over the past several years in anticipation of the auto-route expansion.

Bisailon and Burns spoke yesterday in Burns' riding office on Ste. Catherine E. With Charron and Laurin, they make up the "Equipe du bas de la ville".

The proposed construction would have a revitalizing effect on the city's East End, Bisailon told reporters, in that it would improve business for merchants on St. Catherine and Ontario Sts. and would increase use of public facilities in the area, such as schools, which he said have been under-used since the "epoch of demolition".

Renovation

Bisailon also said construction in the area could lead to renovation of many of the buildings in the East End needing repairs, and the area could return to its once-vital state.

Lessard is reported to have considered the idea of a housing project on Notre-Dame St. and dismissed it because of the heavy traffic, but he could not be reached yesterday to comment.

Bisailon showed reporters a rough design of a block of co-operative dwellings. About 30 buildings, housing between 650 and 1,000 people, could be built, he said, with green space between.

The spokesman for the four MNAs estimated that each building would cost from \$20,000 to \$25,000. Although the city has not yet been consulted about the feasibility of the project, the area is zoned for three-storey units.

Burns explained that a co-operative project would mean that tenants themselves would manage the units and they would be the "corporation" in charge.

He said financing could come from different sources. He named the Municipal Affairs Ministry, Central Mortgage and Housing Corporation and the Societe d'Habitation du Quebec as possible financiers and said that perhaps an agreement among the proper municipal, provincial and federal authorities could be reached.

CANAL DE LACHINE

Le bassin Peel va revivre

PIERRE GINGRAS

La renaissance du canal de Lachine a franchi une nouvelle étape, hier, lors du lancement officiel des travaux d'excavation du bassin Peel qui doit, du moins en principe, ouvrir à la navigation de plaisance dans deux ans.

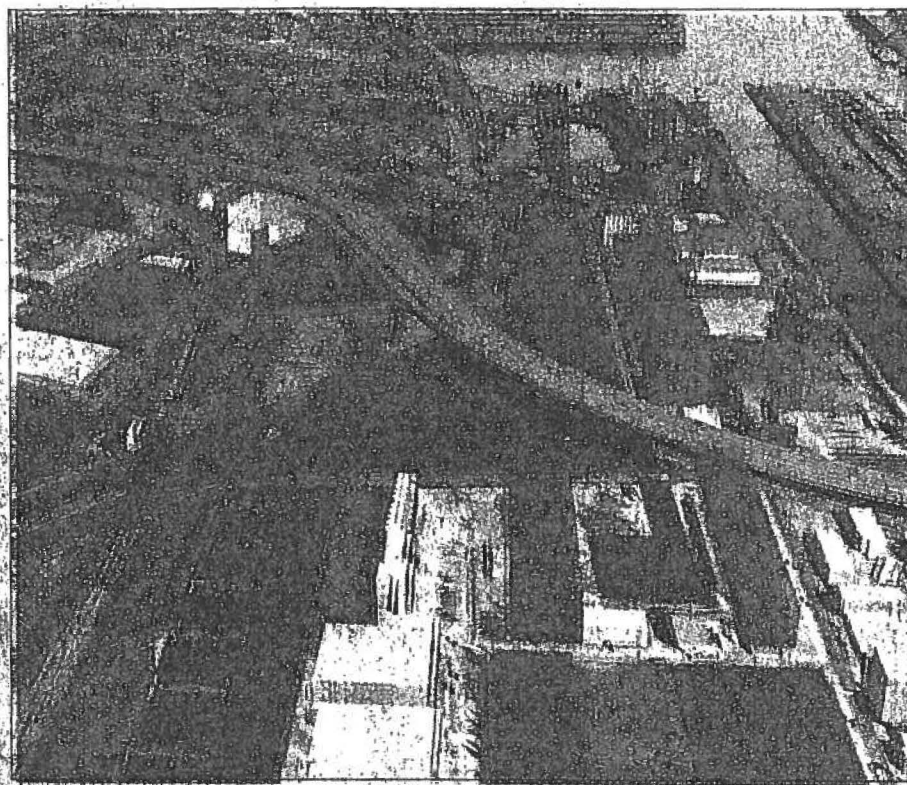
Considéré comme l'étape la plus importante de la revitalisation du canal, l'aménagement qui doit commencer dans les prochains jours nécessitera au moins 27 000 voyages de camions pour excaver le grand bassin qui a été progressivement comblé depuis les années 70 avec la terre et les débris d'excavation du métro. La plus grande partie de cette terre servira à la construction du parc du Complexe environnemental Saint-Michel, à la décharge municipale située dans l'ancienne carrière Miron. Les travaux exigeront aussi le déménagement de l'héliport.

Selon le maire Bourque, l'aménagement du bassin Peel, des deux bassins à farine et la construction éventuelle, avec l'entreprise privée, d'une marina dans le bassin Wellington tout près, devraient permettre d'accueillir 10 000 embarcations de plaisance par année. D'une profondeur de près de trois mètres, l'ensemble des bassins formera le plus important plan d'eau du canal de Lachine. Une fois terminé, il sera presque identique à ce qu'il était dans les années 30.

«Le public n'a encore aucune idée de la beauté du projet», mentionne le maire Bourque. Quand tout sera terminé, ce sera une découverte exceptionnelle. À la place d'un *no man's land*, on aura un immense bassin d'eau navigable. Ce sera magnifique».

Ces travaux s'ajoutent au prolongement de la rue Peel, qui sera dorénavant reliée à la rue de la Commune, recréant ainsi le lien entre le centre-ville, le Vieux-Port, la Cité du multimédia et le canal de Lachine. Réalisée au coût de 15 millions, cette nouvelle voie, qui a exigé la construction d'un viaduc sous la voie ferrée, doit être terminée sous peu et ouverte à la circulation l'an prochain.

Tous ces travaux s'inscrivent dans le cadre du Grand Montréal bleu, lancé en novembre 1995. Deux ans plus tard, la Ville de Montréal et le gouvernement du Canada annonçaient le projet de revitalisation du canal de Lachine. Les investissements publics ont totalisé 83 millions, dont 45 sont financés par Montréal et 38 par divers ministères fédéraux. La Ville de Lachine a aussi contribué à hauteur d'un million. Selon le maire Bourque, le projet devrait susciter des investissements privés d'au moins 300 millions.



Une fois l'aménagement terminé en 2002, le bassin Peel sera presque identique à ce qu'il était dans les années 30 (photo du haut, à gauche). Ci-contre, photo aérienne de ce qu'il en reste aujourd'hui. Ci-haut, on peut distinguer les deux petits bassins à farine. Le bassin Wellington, qui est appelé à devenir une grande marina est situé en bas. À l'époque, la partie la plus large de l'aménagement portuaire du canal répondait au nom de bassin de retournement où les navires, comme le nom l'indique, procédaient aux grandes manoeuvres en vue de regagner les écluses.



**HOHELAGA-
MAISONNEUVE**

Base-Action Information Logement Social

Montréal, le 18 octobre 2000

Objet : Lettre d'appui à la demande de réflexion du GRU

Par la présente, le Comité BAILS Hochelaga-Maisonneuve tient à manifester son appui à la demande d'un temps de réflexion, de la part du GRU, concernant tous projets par rapport à la rue Notre-Dame.

Nous croyons que rien ne presse à ce chapitre. Dans un contexte où la pollution, le logement et tous autres facteurs liés à la santé et au bien-être des citoyen-ne-s doivent prévaloir sur les considérations strictement économique, le Comité BAILS presse le Ministère des Transports et toutes autres autorités à envisager toutes les alternatives avant d'aller de l'avant et ce, en priorisant la qualité de vie des populations directement touchées par la rue Notre-Dame.

Le Comité BAILS est un organisme de défense des droits des locataires faisant la promotion du logement social. C'est donc à ce titre que le projet d'autoroute nous interpellent.

Nous espérons que le bon sens (dignité, santé, droits des locataires, etc.) primera sur la logique marchande.

Jean-Claude Laporte
Coordonnateur du Comité BAILS

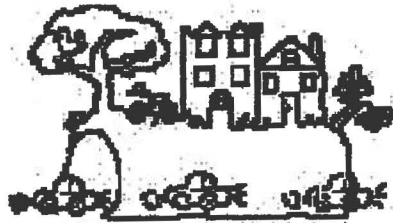


Table d'aménagement
du quartier
Hochelaga-Maisonneuve

1877, Aird
Montréal, (Québec)
H1V 2V7
Téléphone : (514) 255-5007
Télécopieur : (514) 255-5037
Courriel : taqhm@hotmail.com

Montréal, le 17 octobre 2000

Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
M. Pierre Brisset
Président
4344, Bourbonnière
Montréal, H1X 2M4

Objet : Appui à la demande d'un temps de réflexion

Monsieur Brisset,

Notre regroupement de citoyennes, de citoyens, d'organismes communautaires et d'organismes corporatifs réunis en assemblée d'étude a reçu et étudié méticuleusement la demande de votre regroupement pour la tenue d'une période de réflexion. Les membres ont été sensibles à l'ensemble des arguments inscrits.

Tout comme vous le mentionnez, trop peu d'information est encore disponible sur un projet qui aura évidemment des impacts importants sur la vie du quartier et son développement. Pour les membres de la TAQ HM, ce projet d'autoroute a déjà coûté passablement cher à une population qui n'a eu qu'à subir des décisions prises sur son dos sans pouvoir dire un mot. Les membres regrettent les démolitions de 1970. Les résidents du quartier se rappellent du passage des bulldozers qui a laissé une cicatrice béante dans le quartier comme dans leur vie. Une bonne partie de la population se rappelle encore de l'exode obligé de leur famille, de leurs amis et enfin, de leur histoire.

Depuis les débuts de la mobilisation autour de la Table d'aménagement du quartier, les membres ont continuellement regretté le mutisme du Ministère des Transports du Québec. Nous avons aussi dénoncé l'aménagement du bras d'autoroute Souigny réalisé sans aucune consultation dans notre quartier. À cause du trafic de transit, les citoyens subissent quotidiennement une dégradation notoire de leur environnement déjà passablement perturbé. Face à l'impassibilité du gouvernement du Québec, les membres de la TAQ HM ont choisi volontairement, l'an dernier, d'opter pour une solution de tunnellation du lien autoroutier entre la 25 et la 720. Cette position visait à forcer le MTQ à déposer d'autres alternatives à leur projet d'autoroute déguisée.

À l'instar de nombreux regroupements de citoyens et citoyennes à travers le monde aux prises avec les retombées d'infrastructures similaires au projet du MTQ, nous considérons qu'il est grandement préférable de réfléchir avant, puisque après, il est souvent trop tard et les solutions sont toujours trop cher.

Nous appuyons et félicitons l'initiative du Groupe en recherche urbaine pour avoir courageusement avancé cette proposition de solution. Nous espérons sincèrement qu'elle soit retenue. Nous croyons qu'elle permettra à l'ensemble des intervenants, de tous les paliers de gouvernements et à l'ensemble des intervenants touchés par les problèmes en aval, en amont autant que dans le quartier et surtout, pour permettre à la population d'avoir le temps de repenser la ville dans laquelle nous voulons vivre qui devra être celle que nous souhaitons léguer aux futures générations.

Solidairement,



Jeannelle Bouffard
Présidente



CRE-Montréal

Montréal, le 16 octobre 2000

Monsieur Pierre Brisset
Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
4344 rue Bourbonnière,
Montréal, Québec
H1X 2M4

Objet : Soutien aux démarches du GRU pour une période de réflexion sur l'Autoroute Ville-Marie (A-720)

Monsieur Brisset,

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal appui fermement les démarches du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM) pour mettre en place une période de réflexion sur le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720). Le CRE-Montréal est d'avis que le projet du ministère des transports de construire une autoroute en surface de six voies dans le cœur de Montréal va entraîner une croissance à court et moyen termes de l'utilisation de l'automobile, de la congestion routière et surtout une dégradation significative de la qualité de vie des citoyens des quartiers Hochelaga-Maisonneuve.

Par ailleurs, la situation actuelle de la rue Notre-Dame est inacceptable et demande la mise en place de solutions durables pour assurer la sécurité des citoyens et le développement durable du centre-ville tout en respectant l'environnement. Le CRE-Montréal est d'avis que cette solution réside dans le développement de transports en commun efficaces et non dans l'augmentation de l'accès automobile au centre-ville.

Dans son plan de gestion des déplacements (avril 2000), le ministère des Transports souligne que « l'est de la CUM présente des déficiences significatives en matières d'infrastructures de transport. Ces déficiences se traduisent notamment par la faiblesse du transport en commun ». Or, le projet proposé par le ministère des Transports va miner le développement du transport en commun dans l'est de la CUM en favorisant l'utilisation de l'automobile.

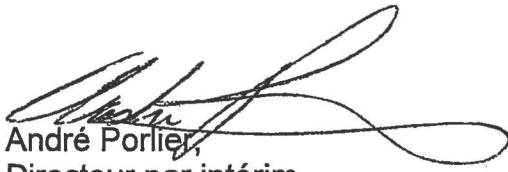
Conseil régional de l'environnement
de Montréal

454, Avenue Laurier Est,
Montréal (Québec)
H2J 1E7

Téléphone : (514) 842-2890
Télécopieur : (514) 842-6513
Courriel: cremtl@cam.org
Site internet: <http://www.cremtl.qc.ca>

C'est pour cette raison que le CRE-Montréal appui sans réserve les démarches du GRU-HM pour mettre en place une période de réflexion sur le projet du ministère des Transports afin d'étudier les options alternatives favorisant le développement durable du quartier Hochelaga-Maisonneuve et de la métropole. Cette période de réflexion sur l'autoroute Ville-Marie permettra également à la future Communauté métropolitaine de Montréal qui sera mise en place en janvier 2001 de développer une vision métropolitaine de l'aménagement et des transports de la grande région de Montréal.

Veillez agréer, Monsieur Brisset, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'André Porlier', with a large, sweeping flourish extending to the right.

André Porlier,
Directeur par intérim

Ville de Montréal

Bureau des conseillères
et conseillers municipaux

275, rue Notre-Dame Est
Montréal H2Y 1C6

Montréal, le 4 octobre 2000

Groupe en recherche urbaine
Hochelaga-Maisonneuve
4344, Bourbonnière
Montréal, H1X 2M4

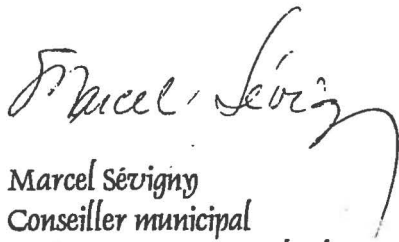
Madame, Monsieur,

J'ai bien reçu votre document demandant une période de réflexion sur l'autoroute Ville-Marie et je l'ai lu avec intérêt.

Étant moi-même natif d'Hochelaga-Maisonneuve la bataille contre l'autoroute actuelle fut mon premier engagement citoyen en 1969. Plus de trente ans plus tard (l'histoire semble vouloir se répéter) les propositions de l'État et de ses technocrates visent encore une fois à renforcer la présence de l'automobile au détriment de solutions un peu plus exigeantes et audacieuses qui auraient pour effets d'aider à la reconstruction d'un tissu urbain viable et vivable.

Il me fait donc plaisir d'appuyer votre demande en faveur "d'une période de réflexion sur l'autoroute Ville-Marie".

Je vous prie d'accepter l'expression de mes meilleures salutations.



Marcel Sévigny
Conseiller municipal
District Pointe-Saint-Charles