

Montréal le 19 décembre 2001-12-19 Mémoire au BAPE

L'autoroute Maisonneuve et l'aménagement

Jean-Pierre Bonhomme

Preliminaires

Le Gouvernement du Québec, par son Ministère des Transports, présente son projet de construction d'une autoroute sur les berges du fleuve Saint-Laurent, dans l'un des quartiers les habités de la Ville de Montréal, celui du quartier Maisonneuve, comme la "modernisation d'une rue" ou comme l'aménagement d'un "boulevard urbain".

Or ces appellations sont fausses; elles ont manifestement pour but de minimiser l'importance de l'intervention du Ministère auprès des riverains et de l'opinion publique en général. C'est une opération de duperie qui ne respecte pas l'intelligence et les émotions des intéressés.

En réalité la rue Notre-Dame actuelle n'est pas une rue: c'est déjà une autoroute malpropre et mal déguisée par un filet de verdure au nord. Et si la dernière version du projet, montrée récemment aux citoyens par un groupe communautaire se réalise, les citoyens seront enclavés par une véritable autoroute en tranchée ouverte et de faible profondeur. Il faut, si l'on veut être honnête, appeler les choses par leur nom!

L'appellation "boulevard urbain", si répandue par le Ministère des Transports du Québec (et qui est passée dans le vocabulaire local), est, elle aussi, un euphémisme méprisant. A-t-on déjà vu un boulevard campagnard? Si tel ministère veut construire une autoroute qu'il le dise: cela peut se discuter; mais il faut parler de la réalité. La réalité dont nous parlons est une voie de transit automobile est-ouest de huit voies devant desservir la lointaine périphérie urbaine.

Un boulevard, au contraire, est une large rue plantée d'arbres et comprenant généralement un terre-plein central lui aussi planté d'arbres. Le tout devant permettre la promenade à pied, donc desservant les piétons. Il est douteux qu'un boulevardier puisse trouver sa place sur les bords d'une autoroute.

XXX

L'autoroute et l'aménagement du quartier Maisonneuve

L'aménagement urbain a pour but de rendre agréable la vie des citadins-piétons; rien d'autre. En vraie ville, par opposition aux espaces-dortoirs, précisons-le dès l'abord, on trouve des places centrales publiques à grande valeur symbolique; une bonne densité d'habitations et une multiplicité de services. On sent, là, que le piéton est à sa place et que divers lieux répondent aux besoins de l'âme.(1)

Il reste peu de régions du Québec où la ville porte encore son nom. Certains quartiers de Montréal et de Québec, comme le Plateau Mont-Royal se qualifient. Ailleurs, en lointaine périphérie, le piéton n'a plus de place. Le citadin, là, a peu de choix: en dix ans il lui faut dépenser quelque \$80,0000 pour entretenir un véhicule automobile; le prix d'un appartement. Sinon il est isolé.

L'ancienne ville de Maisonneuve, maintenant un quartier situé un peu plus à l'est du lieu où nous sommes actuellement, est l'une de ces précieuses "villes" qui peuvent encore porter leur nom. Le quartier a toutes les caractéristiques normalement attribuées à la vraie ville: il a une place piétonne centrale publique, un boulevard d'axe principal et une rue commerçante urbaine publique. Même un marché central monumental. Le tout offrant de grandes possibilités de revalorisation.

Cette "ville" - trois fois plus peuplée que Westmount - est précieuse parce qu'elle a déjà fait l'objet d'une planification raisonnable. Le piéton y est encore à l'aise; celui-ci se trouve là dans un environnement riche de sa complexité et il a un accès facile au transport en commun. A cause de cela ce quartier central contribue à maintenir la vitalité de toute la ville de Montréal et du Québec en général. Montréal, du reste, n'a pas de sens sans l'existence, en ses murs, de quartiers densément habités, tel le Plateau et ses débordements. Maisonneuve a, certes, ses zones délabrées, mais, malgré ce qu'on en pense outre les monts, le lieu est organiquement bien constitué en plusieurs de ses secteurs; quelques gestes structurants suffiraient à lui donner un nouvel élan.

Certaines des meurtrissures de Maisonneuve sont le fait du gouvernement du Québec: lorsque celui-ci a transformé l'ancienne rue Notre-Dame en voie de transit vers les champs lointains, cinq ou six rues fort bien habitées ont été sacrifiées au trafic automobile et la rue Sainte Catherine en est morte. Cela pourrait être réparé. Mais, maintenant, c'est le même gouvernement qui propose d'élargir encore cette tranchée en promettant de la "décorer."

Faut-il croire le Ministère des Transports lorsqu'il nous dit que le quartier de Maisonneuve ne s'en trouvera que mieux? Il faut, pour aborder cette question de la crédibilité, rappeler certains faits.

C'est ce ministère qui a ruiné l'environnement des berges de toute la côte de Beaupré, en posant, en plein dans le fleuve, à partir de l'île d'Orléans, une autoroute de six voies. Diverses contraintes de bruit, de lumière et d'odeurs, - sans parler de l'écologie du fleuve - ont déparé ce lieu historique (où nos ancêtres ont établi la première colonie). Ce désastre est connu universellement.

C'est lui qui a séparé la ville de Longueuil de ses berges - un désastre incomparable qui a nui au cœur urbain de cette vraie ville historique; il n'y a qu'à regarder le cancer urbain qui entoure la bouche de métro de cette ville pour voir où cela mène. Le cas de Laprairie est semblable. Le pire est à Trois-Rivières où le Ministère est carrément passé à travers la ville centrale avec une autoroute surélevée, ville centrale qui en est presque morte. A Québec, l'orgie d'autoroutes des berges est spectaculaire et à Montréal la tranchée Ville-Marie a séparé la vieille ville de ses parties plus neuves.

Pourquoi tout cela? Parce que, selon nous, 'il n'y a pas, au Québec, de Ministère de l'aménagement, de l'architecture et l'urbanisme ou l'équivalent. L'aménagement, au Québec, se fait à partir de l'ingénierie des routes. Le ministère des Affaires municipales, lui, s'occupe des aspects administratifs des villes, mais il n'établit pas de véritable contrôle sur le bon aménagement, ni, comme dans bien des pays évolués, de règles générales de développement efficaces en dialogue avec les administrations municipales. Il n'a pas, non plus, de budget pour la réalisation de projets structurants. La construction se fait donc au gré des pressions des intérêts sectoriels ou privés. Pourtant, le gouvernement du Québec est souverain en cette matière.

Dans la logique ordinaire des choses, un bon aménagiste, un bon architecte - un Ministère responsable - dirait qu'il faut placer les autoroutes en périphérie des villes, pas à travers. C'est ce que nous disent les experts de nos facultés d'architecture et d'aménagement - ceux qui osent s'exprimer en tout cas. Il est évident, selon nous, que le gouvernement se sert peu des experts qu'il forme en ses facultés d'administration publique, d'architecture et d'urbanisme.

Dans le cas qui nous occupe il s'agit de construire une autoroute à travers les quartiers Maisonneuve et Hochelaga, donc à travers la ville, pour prolonger la voie Ville-Marie. Ceci avant même que l'aménagement du quartier Maisonneuve soit fermement déterminé. La municipalité y va de propositions; le ministère de la Voirie y va des siennes sans qu'il y ait de cadre de dialogue avec l'État responsable de l'aménagement.

Si la raison trouvait son compte le Gouvernement appuierait la Ville pour que celle-ci valorise l'axe naturel de développement nord-sud de tout le quartier Maisonneuve. Il paraît par exemple souhaitable qu'il faut ouvrir un corridor central reliant le stade olympique au fleuve en passant par le boulevard Morgan (qui est, lui, un véritable boulevard). La Ville, malheureusement, a permis que le service de police construise un hangar en tôle sur l'importante rue Hochelaga, hangar qui bloque cet axe; la même ville vient de parsemer des aménagements autour du Marché Maisonneuve sans trop tenir compte de cet axe. Pourtant quelques gestes structurants permettraient de construire des habitations de bonne tenue qui ramèneraient à Montréal bien des banlieusards de Saint-Sulpice... Ajoutons que la Ville a permis la construction, en plein dans cet axe de développement, rue de Coubertin, d'un complexe d'habitations dont l'architecture est médiocre à faire pleurer. On trouve même, dans cet axe, un autre complexe d'habitation enclavé où les promoteurs ont concu des rues "privées" sans trottoirs!

On le voit, si l'État veut "moderniser" quelque chose, c'est le quartier Maisonneuve lui-même qu'il faut aménager, pas la "rue" Notre-Dame. Dans un état normal des choses le gouvernement (son ministère de l'aménagement ou l'équivalent) recevrait de la municipalité des propositions de réaménagement de l'ensemble du quartier et, après, il poserait les voies de circulation à leur bonne place en fonction du plan; pas le contraire.

Dans le cas qui nous occupe il y a fort à parier que les aménagistes gouvernementaux proposeraient, dans un plan d'ensemble, de relier le quartier Maisonneuve au fleuve. Or le plan d'autoroute que nous voyons est à aire ouverte dans les quartiers vraiment habités et il entre en conflit avec la verticalité de l'axe normal de Maisonneuve. C'est dire que la relation piétonne habitée est bloquée à tout jamais de sa relation au fleuve. Le projet brise donc l'élan nord-sud naturel de la vie, surtout dans l'axe du boulevard Morgan.

Ajoutons à cela les contraintes de contamination de l'environnement physique. Il est évident que le bruit sera entendu jusqu'à la rue Adam et que l'air, en période de calme, sera vicié. On n'a qu'à aller faire un tour dans les rues voisines de l'autoroute Décarie pour s'en convaincre.

Conclusion

Il nous paraît important que l'État s'intéresse directement au réaménagement des villes centrales, notamment du quartier Maisonneuve. Pour cela il devra créer un Ministère de l'Aménagement, de l'architecture et de l'urbanisme (disciplines fort négligées au Québec). Après quoi il pourrait, de l'avis des experts de ce ministère, décider de construire ou pas une autoroute à travers les quartiers des villes centrales.

Entre temps le Gouvernement (pas son ministère de la voirie), souverain en cette matière rappelons-le, devrait envisager, si c'est possible, de faire déboucher l'autoroute Ville Marie vers la périphérie urbaine. Il devrait donc surseoir à sa décision de procéder à la réalisation du projet actuel, à moins que celui-ci ne soit en tunnel. Une autoroute souterraine n'est pas une solution idéale, mais elle permettrait aux autorités de prévoir une meilleure relation de la population à son cours d'eau.

Notons que diverses propositions universitaires, dont on fait ou dont on fera le dépôt ici devant le Bureau d'audiences, montrent la manière de transformer la voie actuelle en véritable boulevard bordé d'habitations de moyenne densité. Ces projets, qu'il faudrait réaliser avec célérité, notamment par concours architectural, permettraient de donner aux citoyens le choix entre la vie en banlieue éloignée et la vie en ville centrale.

PS

Je dépose, avec ce texte, divers documents obtenus du gouvernement français. Ceux-ci montrent comment l'État français engage un dialogue multiforme avec ses communautés locales au sujet de l'aménagement territorial et urbain.

Ce gouvernement a imaginé diverses formes d'intervention pour revaloriser les quartiers dans tout son territoire. Il s'est donné une "politique de la ville" et un ministre "délégué à la ville". Ne serait-il pas utile, si tant est qu'il y a une volonté, que notre gouvernement s'inspire de cela?

Je dépose aussi un texte rédigé par moi sur ce sujet de l'autoroute et dont l'essentiel a été exprimé aux audiences publiques tenues il y a quelques mois par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve.

(1) City and Soul. Conférence du psychanaliste James Hillman (Université de Dallas); déposée ici. Et City, ouvrage de William H. Whyte, (Éditions Doubleday).