

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 une période de réflexion sur l'Autoroute Ville-Marie (A-720)
Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve, 12 IX 2000, page 1/7

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, Viau-Ville, 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 réévaluée 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 résidants 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 résidants d'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).

Pour informations

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

Téléphone : (514) 523 2500

Télécopieur : (514) 861-7158

Courriel : gruhm@hotmail.com

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

Site sur l'autoroute Ville-Marie

Dossier hébergé dans la section *Au de-là de l'isoloir*, sur le site de la radio communautaire CIBL-FM : <http://www.cibl.cam.org/isoloir/#Hochelaga>

Le *Rapport du Conseil des Commissaires sur le réaménagement de la rue Notre-Dame* peut être consulté sur le site du Collectif en Aménagement Urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAU HM) : <http://www.cam.org/~cauhm>

Le site propose un historique du dossier sous forme de 16 documents à télécharger. Les recommandations qui forment la partie 3 du Rapport des Commissaires sont à l'item 16. Tandis que le *Rapport des Audiences populaires* de 1983 est à l'item 10.

1. Rencontre du 28 octobre 1999 (compte-rendu)
2. Rencontre du 11 novembre 1999 (compte-rendu)
3. Résultat des journées d'information tenues au Théâtre Denise-Pelletier
4. Communiqué du 15 décembre 1999
5. Rencontre du 18 janvier 2000 (compte-rendu)
6. Communiqué du 21 janvier 2000
7. Rencontre du 8 février 2000 (compte-rendu)
8. Questionnaires en préparation des audiences publiques locales
9. Questionnaire abrégé
10. Rapport de la Commission populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie (1983)
11. Bulletin d'information #1 (mars 2000)
12. Bulletin d'information #2 (4 avril 2000)
13. Bulletin d'information #3 (12 avril 2000)
14. Rapport final consultation (partie 1) - en format Word97 (Juin 2000)
15. Rapport final consultation (partie 2) - en format Word97 (Juin 2000)
16. Rapport final consultation (partie 3) - en format Word97 (Juin 2000)

La version du Rapport comprenant les mémoires déposées aux audiences de mai 2000 est seulement disponible sur support papier au :

Collectif en aménagement urbain (CAU HM)

3987, rue Ste-Catherine Est, Montréal, Qc, H1W 2G7

Tél. (514) 523 4443

Télé. (514) 523 2479

Courriel : cauhm@cam.org