

TOMBEAU OUVERT SUR L'ANTIQUE AUTOROUTE VILLE-MARIE

Mémoire portant sur le
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
Proposé par le
Ministère des Transports du gouvernement du Québec
et déposé
à la Commission
du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE)

Montréal, 10 janvier 2002

*La défense du mémoire aura lieu à la salle Dom Polski
jeudi 17 janvier 2002 à 19h.*

Une des caractéristiques les plus importantes du néo-nationalisme québécois c'est qu'il a accepté la gageure de transformer le Québec en société moderne. Accepter d'être une société moderne signifie toutefois accepter d'aller jusqu'au bout du processus d'urbanisation qui est déjà engagé.

Cela veut dire en même temps orienter ce processus afin que puisse s'instaurer les structures nécessaires à une participation véritable. Il est d'ailleurs déjà trop tard pour choisir autre chose ; nous sommes condamnés à être créateur.

*Gérald Fortin, La Fin d'un règne,
Chapitre 21 : Le Québec : une ville à inventer,
Hurtibise HMH, Montréal, 1971.*

Des actions prioritaires pour réparer le réseau routier stratégique

Le ministère des Transports investira plus de 792,2 millions de dollars au cours des prochaines années pour la conservation du réseau routier stratégique. La majorité des autoroutes de la région ont été construites dans les années 60 et 70 et elles auront plus de 40 ans vers 2006. Malgré les efforts considérables réalisés au cours des dernières années, le rythme des réparations majeures ira en augmentant.

*Stratégie d'intervention prioritaire,
Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal,
Ministère des Transports du Québec, avril 2000. page 20*

Le 23 septembre 1977, les 4 députés péquistes Claude Charron, Robert Burns, Camille Laurin et Guy Bisailon donnaient une conférence de presse pour revendiquer la reconstruction de l'emprise expropriée de la rue Notre-Dame car : "Ceci empêcherait le gouvernement du Parti Québécois autant que n'importe quel autre gouvernement dans l'avenir de changer d'idée relativement au parachèvement vers l'Est de cette autoroute."

John Yorston, The Montreal Star, 24 september 1977 (Trad. GRU HM)

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal est un réseau d'artistes du Centre-Sud qui oeuvre autour de l'art public, les infrastructures et le patrimoine. La porosité du territoire est leur atelier. Puis la quête identitaire sur l'inforoute participe de leur avenir immédiat.

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal à travers ses membres participe à divers Comité de la Table en aménagement du Centre-Sud dont spécifiquement celui de l'autoroute Ville-Marie depuis 1999.

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal développe depuis 5 ans avec le milieu culturel montréalais un projet de pôle urbain et patrimonial au lieu-dit Pied du Courant. Cet aménagement durable du vieux secteur portuaire du quartier Centre-Sud diffère globalement de la proposition autoroutière du ministère des Transports ce qui nécessite actuellement un arbitrage du BAPE.

NOTE : Dans le dossier métropolitain de l'A-720, l'APUM participe des travaux du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU HM).

*Philippe Côté,
coordonnateur de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal
(APUM)*

1434 Montcalm, Montréal, Québec, H2L 3G8

Téléphone : (514) 523 2500

Site : www.amidesruines.org

Courriel : phcote@cam.org

Devoir de réserve

La commission doit par devoir de réserve refuser le projet du ministère des Transports du Québec pour ses conséquences :

- sur le processus du cadre gouvernemental d'aménagement de la Commission métropolitaine de Montréal, selon l'analyse du Conseil régional en environnement de Montréal
- sur la révision du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
- sur la consultation municipale devant portée sur les grands équipements
- sur l'extension du mandat de la Commission sur la mobilité qui porte sur l'ensemble du plan de gestion de déplacements de la région de métropolitaine de Montréal

Principe de précaution

La commission doit aussi par principe de précaution refuser la conception en tranchée d'une infrastructure autoroutière qui sera dans les faits irréversibles. Car ce projet non-réversible déroge à la philosophie du développement durable.

La commission doit tenir compte que sur une longue durée l'enclavement des quartiers de Montréal sur la paroi portuaire va compromettre le développement social des résidents et doit par conséquent refuser le projet inéquitable du promoteur

La commission doit proposer un nouvel arbitrage sur la pérennité régalienne de l'expropriation des abords la rue Notre-Dame en tant que corridor de transport autoroutier.

La commission doit recommander une rue Notre-Dame au niveau du sol avec réduction du débit de circulation.

Errements du réseau autoroutier québécois

*Le débat sur les autoroutes a été occulté par la question de la congestion de la circulation routière et par la recherche de la vitesse et de la fluidité du transport motorisé (...)
Il est alors possible de soutenir l'hypothèse des erreurs d'aménagement pour expliquer, du moins partiellement, le déclin de Montréal.(...)*

Comment mesure les effets locaux d'une infrastructure qui n'a pas de rationalité locale ? Par la comparaison des valeurs foncières, par l'analyse des stress environnementaux, ou par une simple lecture des paysages latéraux ?

*Gilles Sénécal, Julie Archambault et Pierre J. Hamel,
L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation
Chap.7, Les espaces dégradés, PUQ, Québec, 2000, pp. 127, 130 et 131*

Dynamiques locales de 3 infrastructures autoroutières en milieux hautement urbanisés au Québec :

- Montréal : Rue Notre-Dame ou autoroute Ville-Marie
- Québec : Autoroute Dufferin dans St-Roch.
- Hull : Axe exproprié de la rue Laramée

La commission en se prononçant sur la proposition du promoteur de prolonger de l'autoroute Ville-Marie (A-720) doit évaluer l'ensemble de la politique d'aménagement des autoroutes en milieux urbains du ministère des transports du Québec.

L'acceptation du principe de faire ce projet d'autoroute en tranchée nous laisse craindre une nouvelle prolifération du réseau autoroutier supérieur dans les quartiers centraux de Montréal, Québec et Gatineau.

Pourquoi un 6^e corridor vers l'Est ?

« Un enjeu social : les préoccupations des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve

Les préoccupations des citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont été très présentes lors des rencontres thématiques. Plusieurs de ces citoyens sont en effet régulièrement intervenus, pour souligner l'importance qu'ont, pour les résidents des quartiers limitrophes aux projets routiers, les incidences de ces projets sur leur qualité de vie. Leurs préoccupations sont liées à la fois à l'environnement et à la gestion de l'espace urbain. Pour ces citoyens, la construction d'un nouveau lien routier crée des problèmes de circulation locaux, et amène des pressions supplémentaires en faveur de l'aménagement de places de stationnement dans le centre-ville. Ces citoyens considèrent que la qualité de vie dans les quartiers centraux souffre déjà de la trop grande présence de l'automobile, et que la réduction de sa place en milieu urbain devrait constituer une priorité gouvernementale. »

Rapport d'étape de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

- West Island or East Island : Que aménagement choisir ?
- Géographie continentale de l'archipel d'Hochelaga dans ses rapports baroques avec les axes du réseau autoroutier supérieur montréalais
- Interprétation géomorphologie des pôles d'activités du nouveau cadre d'aménagement de la Commission métropolitaine de Montréal jusqu'en 2021
- Configuration du réseau périphérique de contournement et forme conceptuelle de la région métropolitaine de Montréal
- Pouvoir régalien de l'état québécois et requalification des corridors obsolètes en développement un réseau métropolitain rapide sur rail

Du déclassement des corridors routiers

La proposition actuelle du MTQ s'oppose au consensus déjà dégagé par la Commission Nicolet en faveur de l'aménagement durable du territoire, la valorisation du transport en commun et le principe d'équité basé sur l'utilisateur-payeur.

Une tendance mondiale que nous décrivons avec quatre expériences de déclassement des corridors de transports routiers en milieux urbains nécessitant l'élagage des réseaux d'autoroutes existantes :

- Québec : De la transformation du boulevard Champlain
- Lyon : Déclassement de l'A-6 dans la presqu'île de Perrache
- Paris : Port autonome de Paris à Ivry-sur Seine
- Toronto : Fin de l'autoroute Gardiner aux rives du lac Ontario
- San Francisco : Déconstruction de l'Embarcadero

La Commission doit reconnaître l'expérience internationale et canadienne dans le domaine récent de la planification des réseaux autoroutiers obsolètes pour analyser la problématique territoriale du projet à situer entre les échangeurs Turcot et Souigny.

La commission devra tenir compte de l'évolution à long terme de l'occupation de la rive du fleuve par le Port de Montréal en revisitant le cheminement critique du concept de l'autoroute Est-Ouest dans ses rapports avec les déplacements vers l'Est des activités du Port.

Portes de l'Est ou de l'infrastructure ?

L'autoroute ? L'occasion. La plus belle illustration de ce pouvoir qui avance, sans consulter. Les autoroutes trouvent toujours les quartiers les plus pauvres, là où se trouvent les gens les plus démunis, les moins informés.

Quand a-t-on consulté des citoyens ordinaires sur le tracé que devait emprunter une autoroute ? Jamais. On négocie, après, avec eux. On négocie leur départ au plus tôt.

*Robert Lévesque, Padovani le jongleur
Réjeanne Padovani (1973) – Dossier sur un film de Denys Arcand
L'Aurore, Montréal, 1975, p. 10*

- Autoroute Ville-Marie : corridor Est-Ouest

Surmodernité des non-lieux : localisation irréversible des familles d'entrée/sortie, dalles sans rapport immédiat avec le fleuve, paysage cinématique et Route verte dysfonctionnelle.

Faible valeur urbaine du concept de Portes développé par le promoteur et incertitude sur les réalisations de celles-ci en prenant comme exemple la problématique de la Station de pompage Craig (1887)

- Rue Notre-Dame : les axes Nord-Sud

Requalification urbaine : logement, patrimoine, santé, pôle local et design urbain

Ouvrir le développement social, environnementale et économique à la logique territoriale des plans d'urbanisme des nouveaux arrondissements.

La commission doit permettre l'aménagement évolutif du corridor exproprié de l'axe Notre-Dame en refusant le projet du promoteur.

Pôle Au Pied du Courant

- Mémorial national de Patriotes & Station de pompage Craig (1887)
- Reconstitution du square Papineau (1810)
- Reconversion publique de l'ensemble conventuel Saint-Vincent de Paul dans ses rapports avec le programme Quartiers sensibles dans Ste-Marie

Lenteur des infrastructures

- 11 février 1839 : qu'est-ce qu'une infrastructure ?
- Retour d'exil ou les nouveaux draveurs urbain
- *Delenda quoque Souigny* - ... en outre, il faut élaguer l'échangeur

Conclure

Vous me demandez des nouvelles fontaines.

*Nous ne les ouvrons jamais toutes grandes maintenant,
nous épargnons l'eau.*

(...)

C'est inimaginable comme tout se salit, il suffit d'un simple regard et l'objet visé se ternit et se couvre de boue.

Jamais nous n'en finirons.

(...)

Les cartes ont été tellement mêlées que plusieurs abandonnent peu à peu le jeu qui devient injouable.

(...)

La partie s'éternise ...

Roland Giguère, textes du 13 novembre & 29 novembre,

Le défaut des ruines est d'avoir des habitants,

Éditions ERTA, Montréal. 1957.

Bibliographie, iconographie & annexe

Le document final sera à la Commission lors de son passage à Montréal.