

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)

Atelier du patrimoine urbain de Montréal
Montréal, 10 janvier 2002 avec addenda.17 X 2002.

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

Le 23 septembre 1977, quatre 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, 24 septembre 1977,
The Montreal Star, (Trad. GRU HM)

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.

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

*Lac & Rue Ontario™
Inondation & Congestion*

*Frasil, clinamen, embâcle de char
Des glaces flottent soir et matin*

*Congestion profane
Localité temporaire de la lenteur*

*Ami des ruines, Qu'est-ce qu'une route ? extrait
revue de poésie Steak Haché, No 21, Centre-Sud, janvier 2000.*

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal est un réseau d'artistes de Centre-Sud qui oeuvre par l'art tout terrain. La porosité du territoire forme leur atelier.

L'Atelier s'attache aux vitesses des moeurs induites par des infrastructures (dont l'inforoute), pour articuler la valorisation identitaire du patrimoine dans la recherche du développement local.

L'Atelier participe depuis 1999 aux Comités de l'autoroute Ville-Marie et Huron portant sur les abords du pont Jacques-Cartier de la Table pour l'aménagement du Centre-Sud.

L'Atelier est membre fondateur du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (www.gruhm.org) pour analyser le déclassement du corridor de transport (A-20) en faveur du développement social des quartiers déjà enclavés par le corridor exproprié de la rue Notre-Dame. La recherche porte sur l'aménagement évolutif de l'Est de l'île de Montréal.

L'Atelier développe depuis 1994 avec le milieu culturel montréalais, un pôle urbain et patrimonial *sur le lieu-dit* du Pied du Courant, un pôle reconnu par des organismes de Centre-Sud, montréalais et nationaux.

Dans le Centre-Sud, l'aménagement évolutif de la paroi sud ouvrant vers le fleuve – qui diffère globalement de la proposition du ministère des Transports – nécessite spécifiquement un arbitrage du BAPE.

Philippe Côté, artiste à la coordination

Atelier du patrimoine urbain de Montréal (APUM)

Adresse : 1434 Montcalm, Montréal, Québec, H2L 3G8

Téléphone : (514) 523 2500

Site : www.amidesruines.net

Courriel : phcote@cam.org

Tombeau ouvert sur l'A-720 • Atelier du patrimoine urbain de Montréal • 10 janvier

2002 • 5/21

Devoir de réserve

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,
Hurtubise HMH, Montréal, 1971.*

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

- dramatiques sur le processus public menant au cadre d'aménagement de la Commission métropolitaine de Montréal (CMM) qui porte sur l'horizon 2021
- inéluctables sur la révision publique du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal auquel devra s'arrimer chacun des plans des 27 nouveaux arrondissements. La révision du premier plan de camionnage de Montréal fera partie du processus. Notons – par comparaison – que la Ville de Québec n'a pas encore de plan de camionnage.
- inévitables sur l'application de la Chartre de la Montréal qui permettra la consultation publique sur les équipements et les infrastructures métropolitaines car ce nouveau processus

permettra - à notre connaissance - l'étude d'alternatives basées sur des changements de paradigmes.

• incontrôlables sur l'extension métropolitaine du mandat de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud portant - depuis le 19 septembre 2001 - sur l'ensemble du Plan de gestion des déplacements de la région de métropolitaine de Montréal

1. La Commission a été créée par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette. Dans la lettre qu'il faisait parvenir le 19 septembre dernier au président de la Commission, M. Roger Nicolet, le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, élargissait quelque peu ce mandat en « invitant [la Commission] à [...] faire toute recommandation [...] de nature à bonifier le Plan de gestion des déplacements de Montréal »

Rapport d'étape de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, (Rapport d'étape, p. 1, note 1, 13 décembre 2001)

Principe de précaution

Des gens qui sont encore capables de se souvenir, sans pour autant s'ancrer dans le passé, et ont réussi à revenir du futur que leur offrait la modernité.

Gustavo Esteva et Wolfgang Sachs, Des ruines du développement ; 2^e partie : Au-delà du développement, éd. Écosociété, Montréal, 1996, p. 137

La Commission doit par principe de précaution refuser le projet irréversible du promoteur dans l'unique corridor de transport public de l'Est de l'île de Montréal. La construction en tranchée le long de la paroi fluviale des quartiers sera non-

réversible et déroge à la philosophie même du développement durable et surtout endurable.

La Commission doit favoriser sur une longue durée, le développement social des communautés résidentes et refuser la notion même de corridor de transport autoroutier car celui-ci a déjà provoqué l'enclavement des quartiers et le mal-développement social de ceux-ci. La réalisation toujours incertaine de l'autoroute *imaginaire* bloque la requalification des friches expropriées de ces quartiers portuaires. Le rapport de la Commission sera le 1^{er} rapport du BAPE sur cette autoroute imaginaire. Soit qu'elle passe, soit qu'elle casse? L'idée de la faire - même un jour - doit être abolie.

La Commission doit aussi refuser le projet inéquitable du promoteur car il ne correspond pas au principe *utilisateur-payeur* de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructure de transport, adopté à l'Assemblée nationale du Québec le 12 décembre 2000.

Cette loi qui dote le Québec d'un cadre législatif et réglementaire dont la Commission devra tenir compte dans l'évaluation du prolongement l'A-20. Ce cadre législatif qui oriente le mandat de la Commission Nicolet permet dorénavant d'associer l'entreprise privée à la construction, la réfection et l'exploitation d'infrastructures de transport.

La Commission n'a pas fourni au public une évaluation financière indépendante du projet du promoteur. Dès lors,

aucune comparaison ne semble vérifiable entre les coûts et les modes des transports. Pourtant, alignons pour chaque mode de transports les coûts de construction pour 1km d'infrastructure.

Coût de construction du 1 km selon les modes de transports

- VIABUS Repentigny -Centre-Ville : 33 millions\$ sur 20 Km
1.5m\$/1km
- Autoroute neuve en tranchée (A-20) de 10 km à 270 m \$ 27
m\$/1km
- SLR de 1 km sur Avenue du Parc selon l'AMT : 40
m\$/1km
- Kilomètre manquant du métro vers Laval :
70m\$/1km
- Reconstruction de la Métropolitaine en ruine sur 10 km
80m\$/1km

Chercher l'erreur ! Le faible coût du projet examiné par le BAPE est loin de la moyenne internationale de 100 millions pour le kilomètre en milieu urbain. Dans le cas de l'A-20, il

faudrait l'estimer à 70m\$/1km en retirant les coûts des expropriations.

Comment vérifier ? Transports 2000 dans son mémoire donne une méthode pour évaluer les coûts des grands travaux en proposant de multiplier le budget de 270 m\$ du MTQ dans une fourchette de réalisation comprise entre 4 & 10. En multipliant par 4 nous arrivons déjà à 1 milliard \$, donc 100m\$/1km ! La tranchée avec dalle proposée par le MTQ est une construction semblable à l'A-86 entre la A-1 et la A-3 dans la région parisienne dont le coût unitaire est 125 m\$/1km.

Rappelons que le GRU HM évalue à 700 millions \$ le projet du MTQ, donc 70m\$/1km. Ce coût unitaire d'une infrastructure neuve approche le coût/1km de reconstruction de la Métropolitaine.

Il demeure que l'internalisation des coûts externes au projet du promoteur devrait être compris dans l'évaluation financière produite par le ministère des Transports du Québec.

Par exemple, devoir inclure les pertes fiscales de Montréal depuis 30 ans ainsi que la dévaluation foncière des propriétés des Montréalais à proximité du corridor exproprié.

L'A-20 est infrastructure imaginaire dont la réalisation demeure incertaine et dont la technologie de construction ne permet quasiment aucunes nouvelles constructions qui seraient

pourtant nécessaires à la revitalisation des quartiers selon un scénario de la Ville de Montréal déposé au BAPE.

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*

La Commission en acceptant de se prononcer sur la proposition du MTQ de prolonger l'autoroute Ville-Marie (A-20) doit simultanément évaluer l'ensemble de la politique d'aménagement des autoroutes en milieux urbains du ministère des Transports du Québec.

Sinon le destin des emprises expropriées dans les villes de Montréal, Québec et Gatineau, sera au XXI^e siècle la continuation du réseau autoroutier supérieur dans les quartiers centraux. La dynamique régaliennne pèse depuis 30 ans d'un tel poids social, environnemental et économique sur trois emprises expropriées pour

des corridors de transports entièrement inachevés ... et qui sont encombrées des ruines monumentales du ministère des Transports :

- Montréal : Rue Notre-Dame en ruine & A-20 imaginaire ?
- Québec : Nœud autoroutier dans St-Roch
- Hull : Axe exproprié Laramée qui a fait l'objet de 2 rapports du BAPE

Le moment est historique. Le réseau supérieur de Montréal approche de la fin de sa vie utile et la conservation de celui-ci sera prioritaire aux dépens de sa poursuite. Une réflexion sur l'aménagement durable du territoire sera à entreprendre à travers le déclassement et la reconversion des corridors expropriés et des infrastructures autoroutières surdimensionnées qui traversent depuis 30 ans les villes du Québec.

À Montréal, le cheminement critique menant à l'infrastructure en tranchée dans l'emprise de Notre-Dame ne peut s'expliquer que par la continuation de l'antique réseau autoroutier supérieur :

- pont sur l'A-25,
- poursuite de l'A-20 à l'Est de Souigny,
- l'A-19 vers le Nord le long de la gare de triage du CP,
- pont vers la 30 ou bien la 132.

Pourquoi un 6^e corridor vers l'Est ?

L'autoroute ? L'occasion. La plus belle illustration de ce pouvoir qui avance, sans consulter.
Les autoroutes trouent 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

- Qu'est-ce qu'une infrastructure ? (Voir annexe)
- West Island or East Island ?
- Quel aménagement pour l'Est de l'île :?

Survol historique du paradigme de l'axe Est-Ouest :

- Notre-Dame : dorsale du réseau de tramways depuis 1869
- Sherbrooke : artère métropolitaine depuis 1921
- Ouverture de la Métropolitaine, 1958
- Fin du tramway en 1959
- Réalisation du réseau routier pour l'Expo 67
- Expropriation du corridor Est, 1975
- Ligne verte de métro vers l'Est, 1976
- A-20 sans son port : Vieux Port, Port à l'Est, Promenade Bellerive, 1977
- Notre-Dame : Rétrocession à la Ville des terrains expropriés, 1985

- Les Portes de l'Est en lieu et place du corridor de transport

Géomorphologie des corridors et des pôles de la CMM

- Géographie continentale de l'archipel d'Hochelaga vis-à-vis les foyers baroques du réseau autoroutier en développement depuis 60 : le carré maudit 15-40-25-20
- Interprétation géomorphologie du cadre d'aménagement de la Commission métropolitaine de Montréal basé sur des pôles d'activités à être relié par des corridors de transports autoroutiers
- Développement social et forme conceptuel de l'agglomération de Montréal sur un horizon de 2021
- Déclassement des corridors du réseau routier pour un réseau SLR +R
- Reconstruction à l'identique du réseau supérieur, en ruine d'ici 2021 !

Ici & Ailleurs : déclassement des corridors

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

Tombeau ouvert sur l'A-720 • Atelier du patrimoine urbain de Montréal • 10 janvier

2002 • 14/21

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, 13 décembre 2001.

La Commission doit reconnaître l'expérience internationale et canadienne dans le domaine récent de la planification des réseaux autoroutiers obsolètes pour analyser le projet A-20 entre les échangeurs Turcot et Souigny mais surtout en le situant dans la lente construction de l'autoroute qui serait périphérique à l'agglomération de Montréal.

Entre temps la reconstruction au sol des infrastructures est une tendance mondiale que nous décrivons avec 5 expériences de reclassement de corridors en milieux urbains

- Québec : De la transformation du boulevard Champlain
(Rapport de la Commission de la Capital Nationale)
- Lyon : Déclassement de l'A-6 dans la presqu'île de Perrache
(Documents sur le projet urbain Lyon-Confluence)
- Paris : Port autonome de Paris à Ivry-sur Seine
(Document déposé par la Commission)

- Toronto : Fin de l'autoroute Gardiner aux rives du lac Ontario
(Rapport Fung)
- San Francisco : Déconstruction de l'Embarcadero
(Sculpture *Québec Libre* d'Armand Vaillancourt)

La Commission devrait évaluer le cheminement critique menant à l'élimination du boulevard Ville-Marie au profit d'achever la 20 en tranchée,

La Commission devrait examiner la conservation du corridor au profit du transport public sur rail et l'aménagement intégré du territoire (TOD)

Les Portes de l'Est

Dans la coexistence des lieux et des non-lieux, le point d'achoppement sera toujours politique.

Marc Augé, Non-lieux - Introduction à une anthropologie de la sur modernité, éd. Seuil, 1992

Autoroute Ville-Marie : corridor Est-Ouest

Le tissu des dalles n'est pas celui d'un réseau limité d'habitations et de rues mais celui, immense, de la forme sans forme des métropoles. (...) S'il est vrai que l'espace métropolitain a avant tout besoin de tenseurs, autrement dit de points de condensation et de croisement du tissu, et si ces points peuvent être conçu comme les nœuds même du réseau qui est à retendre. Il reste que cette activité de recomposition du paysage a tout perdre en se cantonnant dans des grands effets symboliques, et les dalles, avec leur aspect de table rase et leur

déballage d'horizontalité à tous les vents, se réduisent à n'être que des symboles ou des «*down towns*» en jachère.

Jean-Christophe Bailly, La ville creuse, Urbanisme, janv.-fév. 1994, No 271, Paris, p. 23

Surmodernité des non-lieux : corridor autoroutier, localisation irréversible des familles d'entrée/sortie, dalle-parcs favorisant l'insécurité et la prostitution sans rapport immédiat avec le fleuve, paysage cinétique et Route verte dysfonctionnelle.

Faible valeur urbaine du concept de Portes développé par le promoteur et incertitude sur les réalisations de celles-ci en rappelant la problématique du Pôle au Pied du Courant et l'impossibilité d'un aménagement évolutif des quartiers donnant sur la rive du fleuve .

Rue Notre-Dame : axes Nord-Sud

Les 2 principales rues où se concentre l'activité économique du quartier (Ontario et Ste-Catherine) sont également parallèles d'Est en Ouest. Conjugée au quotidien, la «pratique» des artères est-ouest définit ce que nous avons appelé «l'**Axe de la dépense**». Le pôle d'attraction de cet axe de circulation de la «consommation ostentatoire» est le centre-ville. Perpendiculairement, dans la direction nord-sud, nous retrouvons plutôt ce que nous avons nommé «l'**Axe de résidence**», c'est-à-dire de la reproduction domestique.

Gilles Bibeau & Marc Perreault, Dérives montréalaises
- À travers des itinéraires de toxicomanies dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, Boréal, 1995, p. 97.

Requalification urbaine : logement, santé, patrimoine, environnement, pôle local économique et urbain, design urbain, transport public et établissement des gares

Ouvrir le développement social, environnementale et économique à la fine logique territoriale des processus de consultation menant aux plans d'urbanisme des nouveaux arrondissements et du schéma de la CMM.

Conclure

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 MTQ,
Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, 2000*

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

La Commission devrait par devoir de réserve ne pas accepter le projet tant que les processus de consultations publiques sont en cours :

- schéma d'aménagement de la CMM
- Plan d'urbanisme de Montréal et des 27 arrondissements - incluant la révision du plan de camionnage
- Commission Nicolet sur la mobilité dans la région de Montréal

La commission doit refuser au nom du développement durable le projet d'autoroute en tranchée pour recommander :

- une rue Notre-Dame au niveau du sol
- augmenter l'offre de service en transport public

- réduction du débit de circulation par l'élagage du réseau routier
- reconstruction de la trame urbaine dans l'emprise expropriée

Retour d'exil : La Commission doit reconnaître l'entente entre Montréal et Québec sur la rétrocession de l'emprise pour généraliser celle-ci au reste du corridor exproprié le long de la rue Notre-Dame.

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 des activités du Port à l'Est du pont-tunnel Lafontaine. Référence à la *Chartre des Villes et des ports pour l'environnement* - 13 octobre 1993, Montréal.

Draveurs urbains : Où sont les alternatives au projet du promoteur ?

Parfaire l'aménagement évolutif et durable du territoire métropolitain avec un seul mode de transport autoroutier pour occuper le 6^e corridor de l'Est de l'île semble une tâche difficile à réaliser.

Delenda quoque Souigny ... en outre, il faut élaguer Souigny

Illustration

Photographie du Pied du Courant (1926)

• Londres – 11 février 1839 • Montréal – 15 février 1839

Valeur identitaire de ce pôle urbain et patrimonial qui demeure absent des travaux de Gérard Beaudet et de Luc Noppen

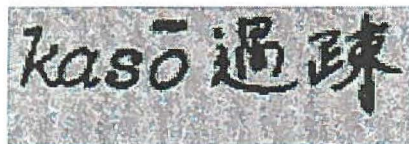
• Mémorial national de Patriotes & Station de pompage Craig (1887)

• Reconversion publique de l'ensemble conventuel Saint-Vincent de Paul

Inclure ce pôle-relais au plan d'urbanisme de la ville de Montréal qui reconnaît déjà 6 pôles récréo-touristiques : Vieux-Montréal, Montagne, Centre-Ville, Parc des Îles, Stade Olympique, Canal Lachine.

Annexe

Quels sont les effets des infrastructures selon Augustin Berque ?



sur-densité / congestion : (Élias Cannetti, Masse et puissance, 1960)

kamitsu 過密

sur-distancement / sous-peuplement : (Marc Boutin, extrait, 2002)

jūmin undō 住民運動

spéculation foncière / mouvement des habitants : (SCHL, 1975)