

Mémoire présenté par
Benoît Couturier
Bacc. Arch. et M. SC. A. de l'Université de Montréal

Traitant du projet de
Prolongement de l'autoroute Ville-Marie
entre la rue Papineau et l'autoroute 25
à Montréal

Déposé au Bape

10 janvier 2002

TABLE DES MATIÈRES

1-Curriculum	3
2-Champs d'intérêt	3
3-L'espace public urbain et le projet du ministère	4
4-La circulation de transit et le quartier	5
5-Sur les contradictions du projet du ministère	6
6-Conclusion et recommandations	11
Coordonnées	13

1-CURRICULUM

-Je suis détenteur d'un baccalauréat en architecture de l'Université de Montréal (1988) au cours duquel j'ai réalisé une année de scolarité à l'école d'architecture de Paris-Belleville.(1986-87)

-De la même université je possède aussi une maîtrise en sciences de l'aménagement - section histoire et théorie de l'architecture.(2000) Mon mémoire s'intitule «La question de l'identité culturelle dans le système de l'architecture urbaine – Analyse de l'approche typo morphologique». Dans le cadre de cette maîtrise j'ai effectué une partie de ma scolarité à l'école d'architecture de l'Université Polytechnique de Catalogne à Barcelone – section esthétique et théorie de l'architecture moderne (1993-94)

2-CHAMPS D'INTÉRÊT

-Ces voyages d'étude à l'étranger et le sujet de mon mémoire de maîtrise m'ont amené à prendre conscience de l'importance politique, sociale et symbolique des espaces publics de la ville. De plus, mon travail de recherche m'a amené à constater (comme beaucoup d'autres chercheurs) que l'espace public en tant que lieux de rencontre au quotidien et lieux de rassemblement à l'occasion est en train de disparaître de la ville occidentale. Enfin, outre le problème écologique immense qu'il est en train de générer, le modèle d'aménagement du territoire basé sur la voiture individuelle comme mode de déplacement est de plus en plus montré du doigt comme un des grand responsable de la disparition de l'espace publique urbain

3-L'ESPACE PUBLIC URBAIN ET LE PROJET DU MINISTÈRE

Ma formation en aménagement m'a amené à m'intéresser à ce qu'il est convenu d'appeler les mesures d'apaisement de la circulation comme moyen efficace de restreindre l'importance qu'a pris la voiture dans nos villes. De telles mesures visent à encadrer la rue comme un espace public dont la première fonction est l'épanouissement d'une vie de quartier paisible favorisant la rencontre et le côtoiement dans un environnement où la pollution sonore et atmosphérique sont réduits au minimum.

Compte tenu de ce qui précède, j'ai été sensible, à l'argumentaire du ministère des Transports qui vise à faire disparaître la circulation de transit sur les rues et artères des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud. En effet, le ministère des Transports du Québec fait valoir que le projet d'autoroute, dont il est le promoteur, aurait l'avantage de drainer toute la circulation de transit qui circule présentement dans les quartiers environnants.¹ Cette dimension du projet m'intéresse d'autant plus que le terme 'apaisement de la circulation' a été employé pendant les séances d'information du Bape (fin novembre 2001) par divers groupes pour décrire des manières de réduire la circulation de transit. De plus, je m'intéresse à cet aspect du projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie parce que la promesse de la disparition de la circulation de transit du quartier représente l'élément clé qui a su convaincre certaines associations de quartier de l'intérêt du projet d'autoroute.

¹ Cf. le *verbatim* de la séance d'information du Bape du 19 novembre 2001 sur le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie.

4-LA CIRCULATION DE TRANSIT ET LE QUARTIER

Il est aujourd'hui pris pour acquis que si la circulation de transit n'est pas limitée et encadrée correctement, elle peut s'avérer néfaste pour la qualité de vie d'un quartier. Ce qu'il y a de particulièrement problématique c'est la vitesse qu'un conducteur recherche lorsqu'il est en situation de transit. Pour des raisons d'efficacité, chacun cherche naturellement à se rendre le plus rapidement possible là où il doit aller. Dans le cas de l'automobiliste le problème vient du fait que la machine qui le transporte est conçue pour rouler à 90 km/h. Cette vitesse est fondamentalement incompatible avec la ville parce qu'elle met en danger la vie des piétons que l'automobile côtoie. Plusieurs expériences européennes (Allemagne, Danemark, Hollande, etc.) démontrent que la seule manière de procurer un minimum de sécurité aux piétons et plus particulièrement aux plus vulnérables d'entre eux (enfants, personnes âgées, etc.) est de réduire considérablement la vitesse permise. C'est à travers cet argumentaire qu'il apparaît souhaitable de réduire de manière drastique la vitesse de la circulation de transit dans tous les quartiers. Concrètement, il s'agit d'imposer une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues de quartier et de 40 km/h sur les axes de circulation majeure. Par ricochet il est clair qu'une telle position suppose la diminution de la circulation de transit.

Ma formation m'a amené à conclure que la seule façon de réduire efficacement la vitesse des véhicules sans gaspiller le temps des policiers (qui serait autrement mieux utilisé pour d'autres tâches) consiste à instaurer des mesures d'apaisement de la circulation. Concrètement, il s'agit d'aménager l'espace en y disposant des objets (mobilier urbain, plantations, sculptures, etc.) de telle sorte que l'automobiliste moyen n'ait d'autre choix que de ralentir à la vitesse maximum permise. Bien entendu, ces principes d'aménagements doivent s'adapter différemment s'ils sont appliqués à des rues de quartier ou à des axes de déplacements majeurs dans la ville.

5-SUR LES CONTRADICTIONS DU PROJET DU MINISTÈRE

En regard de ces *a priori* il est difficile de comprendre comment le ministère des Transport peut utiliser l'argumentaire de la réduction de la circulation de transit pour convaincre les habitants des quartiers traversés par le projet d'autoroute pour plusieurs raisons.

Premièrement, les débits de circulation sont nettement sous évalués.

Les calculs de débits de circulation prévus par le ministère, lorsque le projet sera construit (90,000 voitures/jour pour un débit actuel de 58,000 voitures/jour) frôlent la mauvaise foi. En effet comment le ministère peut-il prétendre qu'une autoroute possédant le même profil que l'autoroute Décarie (tranchée comprenant trois voies dans chaque sens – 160,000 voitures/jour) et reliant la banlieue au centre-ville puisse, à moyen terme, supporter (à une distance égale du centre-ville) un débit de circulation presque deux fois moins grand ?!?! De plus comment le ministère peut-il prétendre que la construction imminente d'un nouveau pont sur la Rivière-des-Prairies (permettant un débit de circulation de 100,000 voitures/jour) pour le prolongement de l'autoroute 25 n'aura qu'un impact mineur (125 voitures supplémentaires par jour) sur les futurs débits de circulation de l'autoroute Notre-Dame². Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie et la construction de ce pont formeront le seul lien direct entre le centre-ville et la banlieue nord-est s'ouvrant sur la région de Lanaudière. D'autre part, il nous apparaît d'autant plus surprenant que le ministère ne tienne pas compte dans ses calculs de débits autoroutiers de l'évolution historique de l'achalandage de toutes les autoroutes de l'agglomération montréalaise depuis leur construction. Cette information aurait pu démontrer noir sur blanc que les débits de circulation ont tendance à augmenter de 80% après 40 années.

² Cf. le *verbatim* de la séance d'information du Bape du 19 novembre 2001 sur le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie.

TABLEAU REPRÉSENTANT L'ÉCART ENTRE LES PRÉVISIONS DU M.T.Q. ET LES DÉBITS ACTUELS DE CERTAINS PROJETS AUTOROUTIERS DANS L'AGGLOMÉRATION MONTRÉLAISE.

Infrastructure Routière	Débit avant travaux	Débit projeté (M.T.Q.)	Débit actuel	Écarts de débit
Aut. Décarie ³ :	30,000	90,000	166,000	+ 76,000 (+85%)
Aut. Métropolitaine ⁴ :	nil	100,000	175,000	+ 75,000 (+75%)
Aut. Notre-Dame ⁵ : (ouest de Dickson)	55,000	94,000	?	?

Toutes ces questions sans réponse laissent croire que les périodes de saturation de la future autoroute ainsi que le phénomène de débordement de la circulation dans les quartiers riverains qui lui sont rattachés, ont été largement sous estimés par le promoteur du projet. (Le M.T.Q.)

Deuxièmement, 9 années après la construction de l'autoroute, il faut prévoir un retour de la circulation de transit dans le quartier.

La sous-estimation des débits de circulation dont il est question plus haut n'est qu'apparente puisque selon les propres données du ministère, il suffira de 9 années pour retrouver le niveau de congestion actuelle de la rue Notre-Dame.⁶ En effet, le facteur de fluidité actuel (2001) de la rue Notre-Dame (facteur F) sera, malgré la construction de l'autoroute, à nouveau rejoint en 2011, à la différence près qu'à cette date, (toujours selon les données extrêmement conservatrices du ministère soit de 90,000 voitures/jour) le nombre de voiture aura doublé. Les automobilistes fuient actuellement la rue Notre-Dame, notamment en utilisant les axes est-ouest Jean-Talon, Sherbrooke, Hochelaga et Ste-Catherine et en utilisant les axes nord-sud comme Iberville, Papineau, Christophe-Colomb, St-Denis et St-Urbain. L'information que possède actuellement le ministère porte à croire que le même phénomène se reproduira au plus tard en 2011. Il apparaît donc de plus en plus évident que même si l'autoroute est construite, le problème de la circulation de transit réapparaîtra à moyen terme dans les quartiers bordant l'autoroute.

³ Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du ministère des Transports du Québec.

⁴ «La fin du calvaire total; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine», André Pratte, La Presse.

⁵ Ministère des Transports du Québec, document «Modernisation de la rue Notre-Dame, chapitre 1: Mise en contexte.

⁶ Cf. le verbatim de la scéance d'information du Bape du 20 novembre 2001 (ligne 1420), sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie.

Que le projet d'autoroute voit le jour ou non, la nécessité de réduire la circulation de transit demeure la même et pour cette raison il serait tentant de croire que la construction de l'autoroute ne changerait rien au problème. Il faut cependant comprendre qu'advenant la construction de l'autoroute, le débit de la circulation de transit et donc des problèmes qu'elle soulèvera, sera deux fois plus grande puisque le débit de circulation de l'axe Notre-Dame aura doublé. Du coup, la question de la pertinence du projet autoroutier pour les habitants du quartier se trouve posée non seulement parce que le problème de la circulation de transit ne sera pas réglé mais parce le problème aura pris des proportions encore plus incontrôlables après la construction de l'autoroute.

Troisièmement, il n'y a aucune volonté du M.T.Q. de diminuer la circulation de transit sur les artères du quartier.

Le ministère sait pertinemment que dans l'état actuel des lois⁷, les municipalités, par l'entremise d'ordonnances modifiant leur règlement de circulation, peuvent seulement abaisser la limite maximale de vitesse dans leurs rues si le ministre des Transports du Québec y consent. Dans le cas des voies de circulation majeures de Montréal, le ministère n'a approuvé, à ce jour, aucune ordonnance permettant de diminuer la vitesse maximale de 50 km/h sur de telles voies⁸. Pourtant, lorsque les citoyens de Hochelaga-Maisonneuve parlent de diminuer la circulation de transit dans leur quartier il parlent de la circulation est-ouest actuelle des rues Ontario, Ste-Catherine et Hochelaga qui sont pourtant considérées comme des voies de circulation majeures. Il semble pour le moins contradictoire que d'une part le ministère des Transports parle d'enrayer la circulation de transit dans le quartier et que parallèlement il n'ait aucunement l'intention de permettre une réduction de la vitesse maximale permise sur les voies qu'emprunte la circulation de transit dans le quartier.

Quatrièmement, il n'y a aucune volonté du M.T.Q. de diminuer la circulation de transit sur les rues de quartier.

En ce qui concerne la circulation de transit dans les rues de quartier, le ministère des Transports n'a autorisé aucune ordonnance permettant de ramener la limite de vitesse maximum à 30 km/h (sauf dans les zones scolaires⁹). Certes, le ministère a déjà approuvé une ordonnance¹⁰ permettant de réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h. Cependant, l'effet bénéfique d'une telle mesure est littéralement annulée par deux constats. D'une part, la limite de vitesse de 30 km/h constitue une limite en haut de

⁷ Cf. les articles 293.1. – 298 – 299 – 300 – 328 – 329 – 626 – 627 du Code de la Sécurité Routière du Québec, édition 2001,

⁸ Cf. la liste des ordonnances apportées (à ce jour) au règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement de la ville de Montréal.

⁹ Cf. le tableau 'A' du Guide de détermination des limites de vitesses, ministère des Transports, 1999.

¹⁰ Cf. l'ordonnance no. 33 datant du 11 septembre 1996 modifiant le règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement de la ville de Montréal.

laquelle les sens du conducteur moyen ne peuvent réagir suffisamment rapidement pour éviter certains obstacles fixes ou en mouvement qu'il est susceptible de trouver sur son parcours. C'est pourquoi les vitesses supérieures à 30 km/h génèrent un nombre nettement plus important de blessures graves lorsqu'il y a accident. D'autre part, dans les rues touchées par l'ordonnance ci-haut mentionnée, la signalisation routière demandant de réduire la vitesse à 40 km/h n'est d'aucune efficacité. En effet, l'expérience démontre que si la rue est large (à l'extrême) comme une piste d'atterrissage la signalisation routière ne changera rien au fait que l'automobiliste aura tendance à augmenter sa vitesse et ce, sans même s'en rendre compte. Cela démontre bien par ailleurs que l'automobiliste ne fait pas forcément preuve de mauvaise foi lorsqu'il va trop vite. La lecture de l'espace que lui fournissent ses cinq sens lui laisse croire qu'il peut augmenter sa vitesse sans courir le danger de ne pas voir venir les obstacles. Il apparaît donc de plus en plus évident que l'outil que constitue la signalisation routière pour diminuer la vitesse de circulation est non seulement insuffisant mais que les limites maximums qu'elle permet sont encore trop élevées pour être garantes de la sécurité des piétons. Dans un tel contexte, le fait que le ministre des Transports ait déjà autorisé des ordonnances permettant de réduire la vitesse sur les rues de quartier n'est pas suffisant pour réduire efficacement la vitesse de circulation et améliorer la sécurité des piétons. Comment les citoyens des quartiers touchés par le projet d'autoroute peuvent-ils croire en la bonne foi du ministère lorsqu'il les assure que son projet va réduire la circulation de transit s'il sait déjà que les ordonnances et règlements actuels n'y parviennent pas?

Cinquièmement, Il n'y a aucune volonté de l'administration municipale de réduire la circulation de transit sur les artères.

En ce qui a trait aux débits de circulation des artères, l'attitude de la municipalité et de son service de circulation ne laisse aucunement présager qu'elle est prête à mettre en œuvre des mesures d'apaisement de circulation. L'étude de cas que constitue l'avenue Christophe-Colomb dans la Petite-Patrie est instructive des intentions de la municipalité. Alors que des citoyens vivant et travaillant dans le quartier de la Petite Patrie, voudraient tout mettre en œuvre pour ralentir les automobilistes sur l'avenue Christophe-Colomb, (entre Jean-Talon et Bellechasse) la municipalité leur répond qu'elle ne peut remettre en question le statut d'artère de cette voie de circulation. Pire, selon le service de circulation «il y a des morts que nous ne pouvons pas éviter»¹¹

Sixièmement, Il est impossible pour la municipalité d'assumer seul le coût des mesures d'apaisement de la circulation.

Compte-tenu de l'état désastreux des finances des villes-centre en général et de la ville de Montréal en particulier, comment le ministère peut-il objectivement prévoir que la municipalité possédera les fonds nécessaires pour réaménager certaines de ces artères et

¹¹ Journal Rosement / Petite-Patrie, édition du mercredi 21 février 2001.

rues en fonction des mesures d'apaisement de la circulation. Il est pour le moins troublant que les principaux arguments qu'utilise un promoteur pour convaincre la population riveraine du bien-fondé de son projet, fassent référence à des actions qui seront posées par un tiers (la municipalité) sans que celui-ci ne se soit même engagé (théoriquement ou financièrement) à poser les gestes demandés. La construction d'une autoroute comme celle dont il est ici question va, au plus tard dans 9 années, obliger la municipalité à consacrer des millions de dollars à la refonte complète du système de circulation des quartiers avoisinants. Il faudra en effet pallier aux effets de saturation de l'autoroute et aux débordements du trop plein de circulation qui s'en suit.

Septièmement, le gouvernement actuel favorise la banlieue au détriment de la ville.

La prédominance du transport automobile sur le transport collectif et donc de la banlieue sur la ville ne fait plus de doute dans les intentions du gouvernement actuel. Il suffit de voir comment la loi autorisant le virage à droite au feu rouge (V.D.F.R.) a été votée (fin 2001) pour tout le Québec et comment ce gouvernement entend tout faire pour l'imposer tôt ou tard à la ville de Montréal. Il est à noter que cette loi pourrait avoir un certain sens en banlieue puisqu'il n'y pas de piétons sur les trottoirs d'où l'absence de risque d'accidents lorsque les voitures coupent la circulation piétonnière pour tourner à droite. Cela expliquerait en grande partie pourquoi l'Amérique du Nord, où le modèle d'aménagement du territoire est celui de la banlieue, s'est depuis longtemps converti au V.D.F.R.. Alors que dans le reste du monde (et plus particulièrement en l'Europe où les villes sont conçues en fonction du citoyen qui marche ou se déplace en transport collectif) l'adoption d'une telle loi est et sera toujours hors de question. Il est difficile de voir en quoi la nouvelle loi provinciale autorisant le V.D.F.R. et la volonté du M.T.Q. de diminuer la circulation de transit dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ne se contredisent pas ou tout simplement ne s'annulent pas. D'une part, le quartier serait rendu plus sécuritaire en faisant disparaître la circulation de transit alors que d'autre part, on augmenterait de façon significative le risque d'accident envers les piétons en permettant le V.D.F.R.

6-CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En résumé,

Donner un assentiment au projet d'autoroute sur la base d'une diminution de la circulation de transit dans les quartiers environnants tel que présenté par le M.T.Q. démontrerait une incapacité gênante à s'inscrire dans une vision globale de la ville capable de transcender les intérêts sectoriels. Par ville, il est important de noter qu'il est ici fait référence à un phénomène fondamentalement différent de la banlieue. Une telle vision globale de la ville où le rôle et la présence des voitures seraient diminués est non seulement possible mais souhaitable parce que d'intérêt public. Dans ce contexte il apparaît tout aussi clair que cette vision globale peut et doit mettre de l'avant des voies de circulation d'ordre majeur (à l'échelle de la ville) différentes des autoroutes. D'une part, ces boulevards urbains se doivent d'être formellement très éloignés de ce que le ministère des Transports du Québec définit comme une autoroute. D'autre part, les débits de circulation maximums (et non pas prévus) que de tels boulevards peuvent supporter se doivent d'être très inférieurs à ceux d'une autoroute.

De plus, il apparaît irréaliste de croire que lorsque ces boulevards urbains atteindront leur niveau de saturation (ce qui est inhérent à de tels types de voies) nous n'assisterons pas à un débordement de la circulation de transit dans les artères et les rues des quartiers environnants. C'est pourquoi il est essentiel d'étendre les mesures d'apaisement de la circulation à toutes les artères et rues de la ville. En définitive, il ne s'agit pas ici d'être contre un projet d'autoroute mais bien d'être pour un mode de vie urbain viable.

Recommandations

1) Revoir, pour toutes les villes du Québec, les orientations de la politique du transport en fonction d'une décélération généralisée du transport automobile et de son débit.

2) En contrepartie, revoir, pour toutes les villes du Québec, les orientations de la politique du transport en fonction d'un développement accru du transport collectif.

3) Mandater des groupes de recherche mixtes (municipal, provincial, universitaire, et privé) pour repenser le rôle ainsi que la forme des voies de circulation d'ordre majeur de la ville en fonction de la qualité de vie des gens qui y habitent.

4) Modifier la législation actuelle pour permettre de diminuer la vitesse sur les voies de circulation urbaines (à l'échelle du quartier - rues, tout comme à l'échelle de la ville - artères).

5) Débloquer les fonds requis pour procéder aux travaux d'aménagement nécessaire à l'installation des mesures d'apaisement de la circulation là où, dans un premier temps, cela est prioritaire et dans un deuxième temps, dans toute la ville.

Benoît Couturier