



Une ville conçue pour ceux qui l'habitent

Mémoire sur le prolongement de l'autoroute Ville-
Marie

Présentation et objectifs

10 Janvier 2002

Présentation et objectifs

Remerciements

À tous ceux – experts, journalistes et promoteurs - qui défendent depuis des années la vision de la vitalité urbaine que nous avons fait nôtre. Un merci particulier à Benoît Couturier dont les observations et analyses sur la ville nous ont permis d’approfondir notre compréhension de ses dimensions humanistes et sociales.

Présentation et objectifs

Table des matières

Résumé	p. 3
Mission et présentation	p. 4
Enjeux	p. 5
Problématique	p. 10
Programme	p. 17
Position sur le prolongement de l'autoroute 20	p. 18
L'alternative – le boulevard urbain	p. 21

Présentation et objectifs

Résumé exécutif

Le règlement de l'étalement urbain et de la dégradation de l'environnement qu'il provoque passe par le réaménagement des quartiers centraux de Montréal.

Plus que n'importe où en Amérique du Nord, ce projet est possible ici. Les quartiers anciens de Montréal sont vivants, diversifiés et humains. À certains endroits et à certaines conditions, ils rendent possible un mode de vie riche de rencontres et d'expériences urbaines tout en permettant aux résidents de choisir la marche, le vélo ou le transport en commun pour la plus grande partie de leurs déplacements.

Tous les espaces en villes ne permettent pas nécessairement ces choix de vie ou de transport. De nombreux projets résidentiels sont développés à des distances trop élevées du cœur du quartier; de ses rues commerçantes, de ses services et des transports en commun pour susciter une dynamique urbaine efficace.

Il faut développer en priorité des espaces qui sont pensés en fonction de ces facteurs : ils doivent faciliter, par leur localisation, des choix de vie et de transports qui permettent aux familles de diminuer leur dépendance à l'automobile tout en augmentant leur qualité de vie. Il est injuste de mettre les citoyens dans des positions où ils deviennent dépendants de leur voiture pour ensuite leur reprocher de l'utiliser.

Le succès de ce projet passe par la mise en œuvre de politiques et de projets d'aménagement qui supposent une vision et une volonté politique structurantes.

Le laisser-aller et le clientélisme des gouvernements en matière d'aménagement et de transport nous ont mené au bord de la catastrophe environnementale. La planification intégrée des transports et de l'aménagement exige une refonte complète des politiques et des manières de faire en ces matières.

L'Association Habitat Montréal se donne pour mission de participer à ces remises en cause en se faisant la voix des citoyens pour qui ces changements sont nécessaires.

Présentation et objectifs

Mission et présentation

Mission

L'Association Habitat Montréal est une association de citoyens formée pour promouvoir et défendre les projets et les politiques qui favorisent la qualité de vie et l'équité sociale dans les quartiers centraux et anciens de Montréal.

Nous croyons à des quartiers denses, diversifiés et animés, offrant une expérience urbaine enrichissante et garantissant la santé et la quiétude des résidents – notamment en limitant le bruit, la pollution et la violence causés par la circulation automobile.

Parce que nous croyons à un mode de vie urbain respectueux de l'environnement et de l'équité sociale, nous croyons que les quartiers centraux de Montréal doivent être aménagés de manière à ce qu'ils favorisent le maintien et le retour des familles en ville.

Objectifs

Plus globalement, nous nous sommes donnés les objectifs suivants :

- promouvoir une densification cohérente et planifiée des quartiers centraux – notamment à distance de marche des transports en commun et des artères commerciales;
- réduire l'utilisation de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, l'espace consacré aux voitures et les impacts de la circulation automobile dans les rues résidentielles du centre-ville;
- promouvoir les solutions d'aménagement qui favorisent la marche, l'utilisation du vélo et les transports en commun performants en ville;
- promouvoir les politiques et projets de transport qui limitent l'étalement urbain, notamment en contraignant l'accès au centre-ville en voiture
- promouvoir le développement de solutions d'aménagement et de transport qui favorisent l'utilisation des transports en commun performants dans des banlieues repensées en fonction de l'accès au train (selon le modèle de " TOD " (*Transit Oriented Development*)).

Présentation et objectifs

Présentation

L'Association Habitat Montréal est une organisation sans but lucratif, administrée sur une base bénévole par trente membres actifs qui composent le comité central. À ces trente membres s'ajoutent actuellement de 50 à 100 sympathisants participants aux différentes activités sur une base ponctuelle ¹.

¹ Chiffres valides le 2 janvier 2002.

Présentation et objectifs

Enjeux

Depuis 30 ans, la population des quartiers anciens de la ville a sévèrement diminué.

Le retour d'une partie de la population (notamment des jeunes) vers certains quartiers à la mode ne change rien à la problématique. Même dans les quartiers les plus prisés (comme le Plateau Mont-Royal), la population décroît sans cesse.

Cette décroissance s'explique par l'exode des familles vers les banlieues et par la diminution du nombre d'habitants par logement (une part importante des ménages choisissant d'habiter la ville étant composée de personnes seules ou de couples sans enfants).

Les conséquences immédiates de ces phénomènes ont été largement documentées.

- Augmentation continue du parc automobile et désinvestissement net dans les transports en commun :
 - ✓ 27 000 voitures de plus par année dans la région métropolitaine ²;
 - ✓ 30 % d'augmentation de circulation à tous les dix ans ³.
- Augmentation incontrôlable des gaz à effets de serre et dégradation notable de la qualité de l'air à Montréal :
 - ✓ chaque famille s'installant en banlieue produit annuellement 6 tonnes de gaz à effets de serre ⁴;
 - ✓ 18 épisodes de smog à Montréal en 2001 ⁵.
- Phénoménal déficit de la balance des paiements à l'échelle du Québec :
 - ✓ à titre d'exemple, le déficit de la balance commerciale causé par l'achat de pétrole et de véhicules était de 17 milliards de dollars pour l'année 1997 ⁶.

² Scénario de référence du Ministère des Transports (MTQ), mai 2001.

³ Enquêtes O-D, PAM, automobile et TC, modèle du MTQ, 2001.

⁴ Site Internet journée de l'air pur organisée par Transport 2000.

⁵ La Presse, 4 janvier 2002.

⁶ Richard Bergeron, Agence métropolitaine de transport (AMT).

Présentation et objectifs

- Immobilisation d'une part croissante du revenu des ménages dans le transport :
 - ✓ entre 6 000 et 11 500 dollars par année pour l'achat et l'utilisation d'une seule voiture (95% des ménages de banlieue en possède une et 55% des ménages de la couronne en possède 2) ⁷.
- Coûts croissant des infrastructures de transport et autres investissements liés à l'étalement urbain :
 - ✓ le plan de gestion des déplacements 2000-2010 pour la région métropolitaine prévoit des investissements de 3,8 milliards de dollars dans la construction et la réparation de routes;
 - ✓ un gaspillage monstrueux de fonds publics liés à la construction de nouveaux équipements dans les banlieues alors que les mêmes équipements sont abandonnés dans la ville centre. À titre d'exemple, le Conseil du Patronat du Québec (CPQ) souligne que " le gouvernement du Québec a alloué près de 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves diminuait et que les superficies excédentaires dans le réseau des commissions scolaires ne cessaient de croître (1,7 million de mètres carrés) ".⁸

Cercle vicieux et point de rupture

Au-delà de ces statistiques, nous considérons que les tendances en matière de transport et d'aménagement ont mené la région métropolitaine à une situation proche du point de rupture tant en matière d'environnement que d'aménagement.

Environnement

Nous vivons le plus long épisode documenté de réchauffement climatique de la Terre:

- Neuf des 10 années les plus chaudes sur Terre ont été enregistrées depuis 1990 ⁹ ;
- Au Canada, la température moyenne de chacune des 18 dernières saisons climatiques a été plus élevée que la normale. Certains records sont étourdissants. Le mois de décembre que nous venons de vivre (2001) a battu le record de chaleur précédant de 6

⁷ CAA Québec et MTQ, mai 2001.

⁸ Mémoire du CPQ sur le projet de loi 124, mai 2000.

⁹ Organisation mondiale de la météorologie.

Présentation et objectifs

degrés – du jamais vu depuis que le Canada tient des statistiques sur le climat (60 ans)¹⁰.

- Le réchauffement de la planète non seulement se confirme, mais s'accélère. Les températures augmentent actuellement trois fois plus vite qu'au début des années 90¹¹.
- Les niveaux d'eau des rivières, du fleuve et des barrages n'ont jamais été aussi bas et sur une aussi longue période (12 ans). La réserve de 10 centimètres du lac Ontario – prévue pour augmenter le niveau du fleuve en cas de sécheresse a été consommée en quelques mois. Si une sécheresse devait frapper à nouveau Montréal l'été prochain, la situation du port deviendrait dramatique.
- Les épisodes de smog sont de plus en plus longs, de plus en plus nombreux et de plus en plus meurtriers à Montréal.

Les effets sur la santé sont de plus en plus importants et de mieux en mieux documentés.

- Chaque épisode de smog fait augmenter le taux de mortalité des personnes souffrant de maladies respiratoires de 6 à 9%¹² ;
- 1900 personnes meurent chaque année au Québec de maladies respiratoires liées aux gaz à effets de serre. C'est deux fois plus que le nombre de morts par accidents de la route.¹³
- La part de l'automobile dans la production des gaz à effets de serre au Canada est de 40%.¹⁴

Aménagement

Les quartiers centraux :

Depuis 40 ans, la grande majorité des familles avec enfants ont choisi de quitter la ville. Malgré la gentrification de quelques quartiers, la tendance se maintient.

- Montréal continue de perdre 3 000 résidents par année au profit de la banlieue.¹⁵
- La population continue de diminuer dans les quartiers anciens. Rappelons que le Centre-sud et Hochelaga-Maisonneuve ont chacun perdu 40 000 habitants sur une période de 40 ans. La

¹⁰ La Presse, 4 janvier 2002.

¹¹ Organisation de météorologie mondiale – La Presse 7 janvier.

¹² Dr Goldberg, American Journal of Epidemiology, novembre 2001.

¹³ Direction de la santé publique de la Régie Régionale de Santé, Montréal-Centre.

¹⁴ Groupe de travail sur les transports MENV-MTQ du gouvernement du Québec.

¹⁵ Sylvain Sauvé, MTQ.

Présentation et objectifs

situation ne s'améliore pas : à titre d'exemple, l'arrondissement Mercier- Hochelaga-Maisonneuve a perdu 3,6% de sa population entre 1991 et 1996 alors que la population de la ville entière est restée stable pendant la même période (croissance de 0,1%).¹⁶

- Trente ans de programmes de revitalisation n'ont rien changé à la paupérisation des quartiers les plus pauvres (Hochelaga-Maisonneuve, Pointe-Saint-Charles, Centre-Sud et Côte-des-Neiges concentrent une proportion toujours plus grande des personnes sans emplois et/ou vivant sous le seuil de pauvreté).
- Même dans les quartiers les plus aisés (Plateau, Outremont, Notre-Dame-de-Grâce), l'augmentation constante de la circulation est ressentie comme un stress majeur par les résidents
- La majorité des familles avec enfants considère la ville comme un lieu inadéquat pour élever leur famille. Lorsque interrogés sur les raisons précises de leur malaise, 8,1 personnes sur dix mentionne le manque de tranquillité et 7,9 personnes sur dix mentionne la sécurité – deux facteurs intimement liés à la circulation.¹⁷
- Dans les quartiers centraux les plus pauvres, la perte de population et la concentration des familles à faible revenu a entraîné la fermeture de nombreux commerces de première nécessité sur les artères commerciales – obligeant les familles restantes à utiliser quotidiennement leur voiture pour répondre à leurs besoins les plus élémentaires.¹⁸

La banlieue

- Par ailleurs, le prolongement des banlieues dans la deuxième couronne et même au-delà (jusqu'à Saint-Sauveur par exemple, dans la grande région métropolitaine), se fait au prix d'une diminution constante des espaces agricoles et écosystèmes naturels. La normalisation des formes d'implantation commerciale (centre d'achats et magasins entrepôts) et des quartiers résidentiels (développements de maisons individuelles similaires), ainsi que la multiplication et l'élargissement des routes ont mis à mal la richesse et la diversité des campagnes.

¹⁶ Service d'urbanisme de Montréal – profil socio-économique des arrondissements

¹⁷ sondage SOM-La Presse 10 juin 2000

¹⁸ Nous n'ignorons pas bien entendu les autres facteurs en cause (concentration des chaînes et re-dimensionnement des surfaces). Le succès de certaines artères commerciales en ville permet cependant de supposer que ces facteurs à eux seuls ne sont pas suffisants à détruire la vitalité des artères commerciales dans les quartiers anciens.)

Présentation et objectifs

- La circulation automobile est de plus en plus pénible, non seulement vers le centre-ville, mais aussi de banlieue à banlieue. La perte de qualité de vie pousse la population à faire pression sur le gouvernement pour obtenir l'ouverture d'axes de transit plus performants – ce qui alimente le cercle vicieux de l'étalement urbain sans jamais régler le problème de la congestion.
- ✓ Pas moins de six équipes de recherche états-uniennes ayant étudié des centaines de projets d'autoroutes différentes sont arrivées aux mêmes conclusions sur l'engorgement des nouveaux axes de transports. Les augmentations de capacité sont immédiatement annulées (surtout dans les milieux urbains) par l'afflux induit d'un plus grand nombre de véhicules.¹⁹
- La perte de qualité de vie dans les banlieues immédiates pousse les promoteurs toujours plus loin dans la deuxième couronne et même dans les campagnes.
- Le développement de la capacité routière au détriment des transports en commun a fait chuter l'achalandage de ces derniers au point où ils n'offrent plus une alternative valable à l'automobile sur de nombreux trajets – notamment les trajets de proximité.²⁰
- Le tout à l'auto oblige le développement de stationnements coûteux et gigantesques – non seulement au centre-ville mais autour de toutes les implantations commerciales de banlieue, ce qui modifie sensiblement les paysages. Selon l'Agence métropolitaine de transport (AMT), il existerait quatre places de stationnement pour chaque véhicule dans la grande région métropolitaine.

¹⁹ Sylvain Sauvé, MTQ.

²⁰ L'amélioration spectaculaire de l'achalandage des transports en communs en 2001 en banlieue (+17%) démontre que les transports en commun performants peuvent faire concurrence à l'automobile. Cette amélioration ne concerne toutefois que les trajets vers le centre-ville.

Présentation et objectifs

Redécouvrir les vertus d'un aménagement plus dense

Problématique

La diminution de l'utilisation de la voiture individuelle permettrait le règlement d'une partie importante de ces problèmes. Toutefois, dans l'état actuel de l'aménagement du territoire, c'est le contraire qui se produit. La voiture gagne sans cesse du terrain au détriment du transport en commun²¹ mais aussi de la marche et du vélo.

La solution passe par l'aménagement.

- On sait que l'utilisation des transports en commun double, même en banlieue, lorsque la distance qui sépare la résidence d'un usager passe de 750 mètres à 250 mètres du point de service de transport en commun le plus rapproché.
- Il n'y a pas que les déplacements vers le travail qui posent problème : la famille américaine moyenne vivant en banlieue utilise la voiture individuelle 13 fois par jour. Bon nombre de ces trajets se font sur des trajets très courts (acheter du lait, accompagner les enfants au sports, aller au cinéma), mais néanmoins trop longs pour être couverts à la marche. La famille est souvent prise au piège d'un aménagement qui lui impose l'utilisation de la voiture.
- ✓ Au Québec, 75% des enfants utilisent les transports motorisés pour aller et venir de l'école et 25% marchent. C'est exactement la proportion inverse de la situation dans les années 70 (1970).

Dans les quartiers anciens, si l'essentiel des déplacements (achats quotidiens, loisirs, écoles) se fait à distance de marche ou à vélo et que les transports en commun sont à la fois efficaces et rapprochés des points d'origine et de destination, on peut envisager une part des déplacements automobiles chutant sous les 25%.

La solution suppose toutefois l'existence de quartiers centraux suffisamment denses pour permettre l'accès à pied, en vélo ou en transports en commun à l'essentiel des activités – de façon plus rapide et plus agréable qu'en voiture - tout en étant suffisamment paisibles pour attirer des milliers de familles.

²¹ En matière d'achalandage, l'exceptionnelle performance des transports en commun en 2001 (+3,7%) est-elle un signe d'un renversement de la tendance? Peut-être. Il reste que le transport en commun est passé de 37.1% à 22.6% des déplacements dans la région métropolitaine entre 1982 et 1998. Enquêtes O-D (origine-destination) du MTQ 2001.

Présentation et objectifs

Un potentiel d'amélioration extraordinaire

À Montréal, il est encore possible de renverser les tendances lourdes qui ont mené à la progression fulgurante de l'utilisation de la voiture.

Contrairement à la plupart des autres villes états-uniennes, il est possible de faire des quartiers anciens le lieu privilégié du développement résidentiel dans les prochaines décennies.

- De nombreux terrains peuvent encore être développés dans les quartiers du centre à distance de marche du transport en commun.
 - ✓ À titre d'exemple, le centre-ville recèle plus de 100 hectares de terrains à développer. Selon les estimés de l'AMT, un quartier comme Hochelaga-Maisonneuve peut encore accueillir 35 000 habitants et même plus si on envisage la ré-appropriation d'une partie des terrains du Port de Montréal à des fins résidentielles.²²
- Montréal est une ville remarquablement sécuritaire.
 - ✓ Le taux d'homicide (2,1 par 100 000 habitants) y est plus faible que dans presque toutes les villes d'Amérique du Nord (par rapport à une *moyenne de 5,5* sur tout le territoire des États-Unis). Le taux d'homicide de Montréal est de la moitié de celui de villes beaucoup plus petites comme Regina ou Winnipeg.
 - ✓ La pauvreté – grâce aux mesures sociales et à l'importance des réseaux communautaires – ne s'est pas traduite en une violence quotidienne. Les rues et le métro sont sécuritaires et paisibles.
- Le centre-ville a gardé son pouvoir d'attraction, non seulement en termes d'emploi mais aussi, ce qui est remarquable en Amérique du Nord, comme destination de magasinage.
- Les quatre grandes universités montréalaises sont au centre-ville et sont desservies par le transport en commun.
- Le Plateau Mont-royal, immédiatement limitrophe au centre-ville, concentre une immense proportion des activités culturelles et sociales de la région métropolitaine. Hôte de nombreux festivals internationaux; ses rues commerciales accueillent aussi des centaines de bars, restaurants et cinémas. En plus de très bien se

²² Analyse de Richard Bergeron – AMT.

Présentation et objectifs

prêter à la marche et au vélo il est bien desservi par le transport en commun.

- Le coût moyen des logements est parmi les plus bas au monde pour les villes de cette taille. À titre d'exemple, il est de 50% moins élevé que Toronto et Vancouver.
- Identité culturelle et architecturale : avec ses rues de triplex organisées autour des artères commerciales, les quartiers anciens offrent une identité architecturale cohérente qui favorise les interactions sociales et les relations de voisinage. Ce sont ces quartiers qui forgent le caractère particulier de Montréal et qui en font sa renommée. Une part importante de la culture populaire a été (et continue d'être) inspirée de ces quartiers.
- Une identité commerciale relativement préservée. Si le Québec est le royaume de la PME, Montréal est le royaume de l'échoppe et de la boutique. L'émulation des Québécois en matière de mode et de cuisine a permis la préservation et même le développement d'artères commerciales offrant une véritable alternative à l'offre commerciale des grandes chaînes nord-américaines. Les artisans, les boutiques de même que certains marchés publics prospèrent dans les quartiers où la densité d'habitation est suffisante et où la clientèle n'est pas dramatiquement défavorisée.

Présentation et objectifs

Des tendances lourdes

L'approche promotionnelle ne suffit pas

La mise en évidence de tous ces avantages ne suffit pas à attirer les familles dans les quartiers anciens :

- Les quartiers les plus prisés (Plateau Mont-royal, Vieux-Montréal, canal Lachine et Notre-Dame-de-Grâce) sont trop chers ou ont fait le plein de leurs habitants.
- Les projets développés par les promoteurs, en ville, sont souvent trop loin du centre, des transports en commun et des artères commerciales pour permettre l'abandon de la voiture. Comme le coût des logements reste plus élevé qu'en banlieue ²³, la charge financière additionnelle d'une et même de deux voitures est trop importante pour les familles de la classe moyenne.
- Le déséquilibre socio-économique (se manifestant par la faiblesse relative du groupe des familles de la classe moyenne) a des conséquences profondes et durables sur la fréquentation des écoles et la qualité des services de proximité (à titre d'exemple, la polyvalente Pierre-Dupuis, à la limite du Centre-Sud et de Hochelaga Maisonneuve, est marquée par un taux de décrochage de 73,9% - le pire à Montréal). Ces facteurs sont rédhibitoires pour une partie des familles de la classe moyenne.
- Les terrains les plus propices au développement, même dans les quartiers les plus pauvres, ont été utilisés. L'habitabilité de grandes zones encore sous-exploitées nécessiterait l'application de politiques volontaristes (notamment en matière de circulation, d'aménagement et de transports en commun).
- Les transports en commun sont souvent inefficaces.
 - ✓ À titre d'exemple, un résident d'Hochelaga-Maisonneuve doit consacrer environ une heure en transport en commun pour atteindre l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, pourtant situé immédiatement au nord du quartier.

Dans les circonstances, il est injuste de croire que les familles qui choisissent la banlieue le font par manque d'information sur les conséquences écologiques et sociales de leurs choix. Pour une grande partie d'entre eux, l'alternative urbaine est inexistante ou inaccessible.

²³ Notons toutefois que les écarts de coûts entre la moyenne des appartements en banlieue et en ville a tendance à diminuer.

Présentation et objectifs

Le mirage de la maison individuelle entourée d'un terrain privé, munie d'un garage et d'un stationnement occupé par une ou deux voitures, règne sans partage.

La conséquence, toutefois, est dramatique; par leur choix de s'isoler de l'agression de l'automobile dans leur vie quotidienne, ils en deviennent totalement dépendants, intensifiant par le fait même ses impacts sur ceux qui ne veulent pas ou ne peuvent pas quitter la ville.

La solution à portée de main

Pour faire des quartiers anciens de Montréal la destination de prédilection des familles, il faut proposer un cadre de vie qui soit à la hauteur de leurs attentes.

Nous nous inscrivons totalement en faux contre les approches culpabilisantes qui supposent que les choix d'habitation des québécois s'expliquent par l'indifférence ou l'inconscience environnementale. Nous croyons bien sûr à la sensibilisation, mais nous réalisons aussi qu'elle ne peut à elle seule combler les lacunes des gouvernements en matière d'aménagement du territoire.

Nous sommes persuadés qu'il est possible de développer les quartiers centraux à un coût bien moindre que les coûts cumulés de l'étalement urbain – surtout lorsqu'on considère les coûts sociaux et environnementaux.

Le maintien et le retour des familles en ville ne réussira que si les critères suivants sont respectés.

- **Des quartiers paisibles**
 - Implantation systématique des mesures d'apaisement de la circulation. L'aménagement des rues résidentielles et des places publiques doit être pensé en fonction de la qualité de vie des résidents avant de l'être pour la circulation des voitures. Les rues doivent garantir le calme et la sécurité des espaces privés tout en permettant le jeu, la rencontre et le côtoiement ;
 - le refus des autoroutes en milieu urbain ;
 - la promotion des axes de contournement de Montréal pour le camionnage ;
 - l'encadrement strict des routes et des pratiques de livraison et de camionnage ;
 - la révision des règlements en matière de bruits et de pollution des véhicules ;

Présentation et objectifs

- la limitation des stationnements, notamment gratuits et à ciel ouvert, en milieu urbain ;
- l'aménagement et l'exploitation des boulevards urbains (vitesse et achalandage) doivent être prévus en fonction de l'habitation et du commerce. Aucun axe de transit ne doit être conçu uniquement en fonction des besoins de transport au sein de la ville.
- **Des quartiers intégrés**
 - Des activités culturelles, commerciales, administratives et manufacturières d'envergure régionale accessibles à pied ou en vélo – préférablement au sein même du quartier. La division fonctionnelle des activités doit se faire en fonction des rues (rues résidentielles, rues commerciales) et non des quartiers.
 - L'accès à pied aux commerces de première nécessité, aux soins de santé élémentaires, aux écoles, aux garderies, aux équipements de loisir et aux services administratifs essentiels pour tous les résidents et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, enfants, mère seules avec enfants en bas âge, etc.).
 - Un accès convivial, pratique et agréable au centre-ville ou aux autres quartiers à pieds ou en vélo. Nous considérons l'enclavement plus que la distance comme une cause majeure de l'utilisation de l'automobile.
 - Des rues commerciales proposant une offre de produits suffisamment diversifiée pour ne pas pénaliser ceux qui n'utilisent pas de voiture au quotidien.
- **Des transports en commun suffisamment performants pour concurrencer la voiture**
 - L'accès à des services de transports en commun (jugés au moins aussi efficaces que la voiture par les usagers) à moins de 500 mètres du lieu de résidence de la majorité des résidents.
 - Le remplacement d'un maximum de voies de circulation rapide utilisées comme axes d'entrée dans la ville par un réseau de SLR performants directement branchés sur des stationnements incitatifs dans les banlieues.
 - Le développement systématique des terrains limitrophes de toutes les stations de métro selon des critères stricts de densité et d'accessibilité (modèle de " TOD ").

Présentation et objectifs

- **Culture, commerce et société**
 - Une diversité sociale, générationnelle et ethnique représentative de la population du Québec. Éviter à tout prix que le développement des quartiers se traduise par le déplacement des clientèles les plus démunies vers des quartiers moins bien desservis par les services et les transports en commun. L'accessibilité à pied aux principaux services prend tout son sens quand elle permet aux populations les plus démunies de ne pas avoir à posséder une voiture:
 - ✓ au Québec, 60 % des ménages vivant sous le seuil de pauvreté possèdent une voiture .
 - Une identité communautaire favorisant, à travers la rencontre et le voisinage, des liens de convivialité, de respect, d'enrichissement mutuel, de solidarité et d'appartenance. Nous considérons l'isolement et l'anonymat comme des causes de l'aménagement (notamment par l'exclusion des solutions de résidence et de transports pensés en fonction des familles avec enfants) et non comme une caractéristique intrinsèque de la ville.
 - Des rues commerciales de quartier offrant des espaces commerciaux accessibles (par leur taille et leur prix) aux exploitations familiales. Si les quartiers denses ne permettent pas l'installation de méga-entrepôts et autres concepts commerciaux de la banlieue, ils doivent offrir des alternatives valables. La diversité commerciale offerte par le commerce familial ou de proximité est au nombre de ces avantages.
 - La récupération, à des fins résidentielles ou industrielles légères, des espaces dégradés (friches industrielles, terrains portuaires sous-utilisés, installations ferroviaires inutilisées, etc.).
 - Une qualité des aménagements, des parcs et des équipements exerçant un attrait sur toutes les couches sociales de la population à l'échelle régionale; chaque quartier doit être une destination en plus d'être un lieu de résidence.
 - Une identité culturelle et architecturale propres. Le quartier doit être significatif au regard de la culture et de l'histoire. Nous considérons le concept de quartier-dortoir comme un appauvrissement moderne de la notion de communauté.

Présentation et objectifs

Programme

Orientés sur l'action

L'Association Habitat Montréal considère que sa position est largement inspirée des analyses des spécialistes en aménagement et en transport. Il règne d'ailleurs un certain consensus parmi les experts québécois sur la question de l'étalement urbain et sur la nécessité d'améliorer la qualité de vie à Montréal. Nous en voulons pour preuve l'accueil positif quasi unanime – même par les maires de la couronne Nord - face au dépôt par le Ministère de la métropole du cadre d'aménagement de la région métropolitaine s'appuyant “ grosso modo ” sur les mêmes prémisses que celles utilisées dans ce travail.

Comment dans ces conditions le même gouvernement peut-il proposer la construction d'une autoroute en tranchée, d'un pont vers la Rive-Sud et d'un autre vers Laval ?

Pour nous, la réponse est simple. Le développement prioritaire des quartiers anciens suppose le renversement de tendances lourdes : l'augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle et l'expansion des banlieues. Il passe par l'affrontement au quotidien des besoins toujours croissants des automobilistes payeurs de taxes et électeurs, par l'affrontement des maires, notables et politiciens de banlieue et finalement par le retour d'une planification de l'aménagement qui s'éloigne du cas par cas et du clientélisme qui a fait la marque de commerce de nos gouvernements ces dernières années.

Nous comprenons très bien dans ces conditions, que la lutte pour la protection des quartiers anciens doit se faire sur le terrain de l'action politique. Nous comptons nous engager dans les mesures suivantes :

- mobilisation contre les projets de transport favorisant l'étalement urbain ;
- mobilisation dans la promotion et la défense de projets et politiques concernant l'aménagement des quartiers centraux ;
- promotion de mesures concrètes et immédiates de défense de la qualité de vie dans les quartiers centraux, notamment en refusant que nos rues et nos quartiers soient définis et banalisés par les besoins des automobilistes qui les traversent.

Présentation et objectifs

La position d'AHM sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie

L'Association Habitat Montréal s'appuie sur cinq raisons principales pour s'opposer à la construction d'une autoroute en tranchée dans les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier.

Augmentation du nombre de voitures

Le débit quotidien de voitures passera de 68 000 à 115 000 (selon les données fournies par des experts au Conseil régional de l'environnement - Montréal).

- Le centre-ville de Montréal et particulièrement ses rues résidentielles ne peuvent pas absorber ce flux supplémentaire de voitures. Au contraire, il faut travailler à regagner le caractère paisible des quartiers, des rues et des boulevards en réclamant des aménagements qui limitent le nombre de voitures et qui redonnent leur place aux résidents.
- Le projet s'inscrit radicalement contre toute la logique de limitation des gaz à effet de serre.

Clef de voûte de l'étalement urbain

Les impacts de l'autoroute doivent être analysés dans une logique de réseau. Cette autoroute aura un effet de désengorgement (temporaire) de tout le réseau des autoroutes sur lesquelles il sera branché. À ce titre, il permettra le développement de multiples projets dans les banlieues de la région métropolitaine, à l'est, au sud et au nord de Montréal :

- parce qu'il facilitera le délestage du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine;
- parce qu'il permettra le contournement de l'autoroute métropolitaine ;
- parce qu'il justifiera la construction d'un tronçon d'autoroute et d'un pont sur la 25.

Une barrière définitive entre les quartiers et le fleuve

De la bouche même de son représentant aux audiences publiques et conformément aux documents déposés par le Port de Montréal au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), le port - entre le pont Jacques-Cartier et les terrains de la Vickers - ne possède pas une largeur suffisante pour accueillir des installations portuaires modernes et seront toujours sous-utilisés.

- Le port n'a aucun projet structurant pour ces terrains ni à moyen, ni à long terme ;

Présentation et objectifs

- le port reconnaît que seules des activités de vrac peuvent y être exploitées ;
- le port reconnaît construire un terminal moderne d'exploitation des activités de vrac plus à l'ouest ;
- le port reconnaît le très faible volume de camionnage, le très faible nombre d'emplois et la très faible valeur ajoutée de ces emplois pour ces terrains.

Il est inconcevable, dans ces circonstances, qu'aucune étude ne soit entreprise pour évaluer le potentiel de développement permis par la ré-appropriation par le quartier d'une partie de ces terrains. La construction d'une autoroute en tranchée condamne à tout jamais l'accès aux berges et prive Montréal des investissements majeurs que cet accès pourrait justifier.

Le problème est d'autant plus grave que la tranchée ne pourra jamais être recouverte (sauf sur les segments déjà prévus). Contrairement à ce qui a été publiquement affirmé par le MTQ en juillet 2001, lors du dépôt du projet au ministère de l'environnement, la tranchée ne pourra en effet jamais accueillir de dalles de recouvrement.

La perte d'un immense potentiel de développement

Le sud d'Hochelaga-Maisonneuve ne répond pas aux critères de la qualité de vie dans un quartier central.

- La rue Ste-Catherine n'offre pas le minimum acceptable de biens et services et semble abandonnée sur certains segments. La voiture s'avère donc pratiquement nécessaire pour les résidents de ce secteur.
- La rue Notre-Dame offre le spectacle désolant d'une autoroute avec tous les désavantages que cela comporte (bruit, environnement inhumain, terrains vagues, pollution).
- La densité d'habitation au niveau de la rue Ste-Catherine est trop faible pour offrir un transport en commun performant à distance de marche.
- La vitesse de circulation dans les rues résidentielles est trop élevée et le métro n'est pas facilement accessible à distance de marche.
- La déchéance de certaine section du sud du quartier repousse les familles de la classe moyenne.

Loin d'inverser ces facteurs, la construction de l'autoroute en tranchée les confirmera à tout jamais.

Présentation et objectifs

Les impacts sur les quartiers traversés

À l'inverse, l'accès à la rive, le réaménagement d'un boulevard urbain apaisé et la ré-appropriation des terrains en friche en bordure du port aussi bien que dans le port permettrait la relance définitive du quartier. Dans ces conditions, nous estimons que le quartier pourrait attirer jusqu'à 35 000 nouveaux résidents. C'est à cette seule condition que l'on pourra réellement parler de revitalisation de la rue Ste-Catherine et du quartier.

Outre la perte d'opportunité de développement, la coupure définitive de la rive et les impacts directs liés aux bruits et à la pollution, le projet déversera des milliers de voitures supplémentaires dans les rues résidentielles des quartiers traversés – contrairement à ce que prétend le Ministère des transports du Québec.

Car selon ses propres chiffres, le facteur de fluidité de l'autoroute aura rejoint celui de la rue Notre-Dame - telle que nous la connaissons aujourd'hui - dès 2011. À cette date (et bien avant selon nous), les automobilistes auront les mêmes comportements que ceux observés aujourd'hui : ils tenteront d'éviter les embouteillages en empruntant les rues des quartiers menant au centre-ville – **à la différence près, par rapport à aujourd'hui, que leur nombre aura été multiplié par deux ou trois dans l'intervalle.**

Le MTQ rétorque qu'il compte atténuer ces conséquences en proposant des mesures d'apaisement de circulation. Toutefois, toutes ces mesures seraient à la charge de la municipalité. Or, la municipalité n'est déjà pas capable d'investir dans les mesures réclamées par les quartiers centraux pour apaiser une circulation qui est déjà hors contrôle au centre-ville. Supposer qu'elle aura les moyens de le faire pour contrer un nouvel apport de voiture qui pourrait être évité tient de la pensée magique.

Présentation et objectifs

L'alternative : un boulevard urbain

En lieu et place de la rue Notre-Dame actuelle, nous proposons la construction d'un boulevard urbain de quatre voies (deux dans chaque direction) dont les conditions d'exploitation (achalandage et vitesse) permettraient (à moyen ou long terme) la reconstruction de bâtiments en bordure de la rue.

Le boulevard (ou la rue) devra être intégré au quartier dont il deviendra un axe vivant. Il devra notamment faciliter le développement du sud de l'actuelle rue Notre-Dame selon des critères urbanistiques et architecturaux dictés par le quartier.

Outre le camionnage, nous croyons que le premier problème de la rue Notre-Dame n'est pas tant le volume de circulation (à peu près comparable à celui de la rue St-Denis) que sa nature quasi autoroutière. Nous pensons qu'il est possible de ré-humaniser la rue Notre-Dame et d'en faire une rue, une avenue ou un boulevard digne de ce nom (nous n'ignorons pas, bien entendu, le défi que présente ce projet compte tenu du passage journalier de 15 000 camions).

Plus précisément, nous proposons les caractéristiques suivantes :

- la réduction de 15% du débit de circulation sur un horizon 10 ans ;
- l'application stricte (photo –radar) de mesures de contrôle de la vitesse : 40 km/h maximum;
- la mise en œuvre de mesures de limitation du camionnage inefficace (25% des camions roulent à vide et ils circulent en moyenne à 30% de leur capacité)²⁴ ;
- la construction d'une voie réservée pour les autobus et les camions, protégées par un aménagement en isolant le bruit;
- étudier la possibilité d'isoler la voie réservée pour le camionnage en la déplaçant dans le port de Montréal – sur la route actuelle – ou en bordure de l'emprise des chemins de fer ;
- élagage et simplification des interconnections à l'échangeur Souigny ;
- étude de trajets alternatifs sur la Rive-Sud pour le transport des marchandises ;

²⁴ S'inscrit dans les efforts proposés par le groupe de travail sur les transports MTQ-MENV du gouvernement du Québec.

Présentation et objectifs

- utilisation des pipelines sous fluviaux pour le transport des produits chimiques et pétroliers ;
- branchement exclusif de la rue Notre-Dame sur la rue René-Lévesque – abandon pour les voitures individuelles du lien avec l'autoroute Ville-Marie ; Aménager, à la hauteur de la rue Papineau une immense place publique servant aussi de rond point permettant de signaler la fin de l'autoroute Ville-Marie et d'en gérer les liens avec les rues Papineau, René-Lévesque et Notre-Dame (un peu à la manière de la place de la Concorde à Paris) ;
- la récupération des terrains situés de part et d'autre d'un boulevard (en n'excluant pas la possibilité de déplacer le boulevard de quelques mètres vers le sud) pour permettre la construction de bâtiments intégrés à la trame urbaine et à l'architecture du quartier ;
- l'étude de l'utilisation d'une partie des terrains du Port de Montréal à des activités urbaines (industrielles ou mixtes dans Hochelaga-Maisonneuve et patrimoniales et touristiques dans le Centre-Sud) ;
- l'intégration du boulevard à la vie des quartiers qu'il traverse (fermeture du boulevard les jours de feux d'artifice ou de commémoration d'événements historiques – notamment au Pied-du-Courant) ;
- mise en œuvre des aménagements jugés intéressants dans le projet du ministère (réunification des parcs Morgan et Champêtre, et places publiques Papineau, Belle-Rive et Pied-du-Courant par exemple).