

Regards sur l'intégration des projets de réaménagement d'infrastructures routières en milieu urbain

*Analyse du discours autour de
l'intégration au territoire dans les
projets de réaménagement de la rue
Notre-Dame, du Complexe Turcot
et de l'Autoroute Bonaventure à
Montréal*

Notes de recherche 02-2013

| Geneviève Tremblay
| M.Sc Urbanisme

Sous la direction de
Michel Gariépy et Gérard Beudet

Institut d'Urbanisme
Faculté de l'aménagement



Observatoire de la mobilité durable

L'Observatoire de la mobilité durable a été créé en 2008, grâce à une initiative conjointe de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), de la Ville de Montréal et de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, auquel il est rattaché.

L'Observatoire a comme mission d'étudier la mobilité et le transport des personnes et des marchandises dans une perspective intermodale, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à la lumière des impératifs du développement durable.

www.obsmobilitedurable.umontreal.ca

Geneviève Tremblay, M.Sc Urbanisme

Après avoir gravité 10 ans dans le domaine de la scénographie, Geneviève Tremblay a choisi d'étudier l'urbanisme à l'Université de Montréal. Tel qu'en témoigne son travail dirigé, son principal sujet de recherche durant sa maîtrise a été l'intégration des équipements autoroutiers dans le contexte urbain montréalais, tel que véhiculé dans le débat public. Durant ces études, qu'elle a terminées en 2011, elle s'est aussi jointe à plusieurs équipes de recherches de l'Institut d'urbanisme et du département de sciences politiques. Ces expériences lui ont donné l'occasion d'aborder des thèmes tels que la cohérence dans la planification, les liens entre aménagement et mobilité durable, ainsi que la mobilisation des acteurs de la société civile autour des questions de transport collectif. Elle s'est jointe en juin 2012 à l'équipe d'urbanisme et d'architecture de paysage de CIMA+ Montréal où elle mène des études ciblées et participe à l'élaboration de projets d'aménagement.

Présentation

Comme le soulignait Jean-Charles Castel, le rôle de l'urbaniste a beaucoup changé : *«L'urbaniste n'est plus un planificateur de villes futures, à construire, mais un gestionnaire d'agglomérations existantes, en perpétuelle reconfiguration sous l'effet des tensions internes, des concentrations d'atouts et de handicaps. Son travail n'est plus de projeter une nouvelle partition de l'espace, mais de lutter contre les déséquilibres en cours»* (2008, p.125). Pour nous qui nous intéressons à l'espace urbain et qui avons à négocier avec les avantages et inconvénients de ces villes déjà construites, il nous apparaît essentiel de comprendre sur quoi reposent les déséquilibres observables aujourd'hui afin de ne pas les reproduire interminablement. En ce sens, les infrastructures autoroutières en milieu urbain représentent désormais un inconfortable paradoxe qu'il est important de ne pas négliger : *« [...] tantôt le réseau est facteur de cohésion, il solidarise, il homogénéise, tantôt il transgresse les territoires, en opposant aux maillages institutionnels ses logiques formelles »* (Offner et Pumain, 1996, p.15). Tout en améliorant la mobilité et l'accessibilité à une foule de ressources et d'activités et en permettant certains développements, ces équipements sont aussi synonymes de nuisances, participent à segmenter le tissu urbain, complexifient la communication entre les quartiers et limitent la requalification de nombreux espaces. Ces routes sont porteuses d'une certaine vision du territoire et d'une certaine relation entre infrastructure et territoire où est privilégiée une échelle territoriale par rapport à l'autre. Dans un contexte où un nombre considérable d'éléments du réseau routier jugés inadéquats ou en fin de vie utile devront dans un avenir très rapproché être réaménagés, si nous désirons atténuer les déséquilibres qu'ils ont pu créer, nous croyons qu'il est judicieux de réfléchir au rapport entre infrastructure et territoire que nous souhaitons établir.

Nous avons observé, au travers d'une première étude collective (Alarie et coll., 2009) où nous avons choisi de nous pencher sur le projet de réaménagement du complexe Turcot (MTQ, 2009), que cette question d'arrimage au territoire est abordée par l'intermédiaire du concept d'intégration par de nombreux acteurs. Selon celui qui le mobilise (aménagiste, environnementaliste, gens d'affaires, citoyens, maître d'ouvrage, élu ou représentant des médias), ce concept prend différentes connotations, géométries et demeure équivoque. Par cette première démarche exploratoire, nous avons aussi pu constater que ce thème monopolisait une grande part du discours entourant les nouveaux équipements, qu'il pouvait inclure un nombre important de dimensions territoriales ainsi qu'une variété d'échelles et que ce sujet amenait de vives et stimulantes discussions chez nous comme chez les acteurs impliqués dans le débat public. Puisque notre premier travail n'avait qu'effleuré le sujet, que la définition de ce concept demeurait nébuleuse, mais que le concept semblait porteur d'une nouvelle vision pouvant pallier les ruptures provoquées par les infrastructures de transport en milieu urbain, une réflexion autour de celui-ci nous est apparue fort prometteuse. Pour cette recherche, nous avons donc choisi d'examiner quelle relation entre équipement et territoire on souhaite lorsque l'on interpelle le concept d'intégration urbaine.

Plus concrètement, par cette nouvelle recherche nous désirons préciser comment est définie l'intégration urbaine par divers types d'acteurs impliqués dans quatre projets de réaménagement d'infrastructures de transport en milieu urbain. Pour ce faire, nous commencerons par exposer les éléments de la planification et de la gestion qui ont participé à la mise en place des premières infrastructures autoroutières et par établir un certain type de relation avec le territoire. Ensuite, à partir de diverses sources documentaires nous examinerons différentes acceptions et approches de l'intégration urbaine. De cela nous dégagerons les éléments de l'intégration qui pourraient s'appliquer à la problématique de l'aménagement des infrastructures de transport qui nous occupe précisément. Ensuite, par l'analyse du discours autour de quatre projets récents d'infrastructures autoroutières de Montréal, nous présenterons les échelles et les composantes de l'équipement et du territoire qui sont fréquemment mobilisées et combinées pour traiter d'intégration. Suite à cela, nous présenterons les visions de l'intégration concernant les infrastructures routières majeures à Montréal entre 2002 et 2010 et pour y arriver nous nous pencherons sur quatre projets : les deux projets de modernisation de la rue Notre-Dame (2002 et 2005-2008), le projet de réaménagement du complexe Turcot (2009) et le projet Bonaventure (2010). Nous avons choisi spécifiquement des projets de réaménagement (et non seulement d'aménagement) parce que ceux-ci permettent complémentaires de vérifier si le rapport entre infrastructure et territoire et les approches d'intégration qui soutiennent l'implantation des équipements ont évolué depuis la conception et la mise en place des premiers équipements autoroutiers dans les années soixante.

Table des matières

1. Problématique.....	9
1.1 Déconstruction des mythes : effet structurant, gestion par filière et efficience.....	9
1.2 Iniquité et antagonisme scalaire.....	12
1.3 Après les constats, la recherche d'autres voies	13
2. Cadre théorique et conceptuel.....	14
2.1 Quels sont les modèles d'équipement routier majeur ?	15
2.1.1 Le Parkway.....	15
2.1.2 l'autoroute et l'échangeur.....	15
2.1.3 Le boulevard et le boulevard urbain.....	16
2.1.4 Conclusion : y'a-t-il des modèles plus adaptés au contexte urbain ?	16
2.2 Qu'est-ce que l'intégration ?	17
2.2.1 Les définitions.....	17
2.2.2 Quelques approches d'intégration urbaine en usage chez les aménagistes québécois	17
2.3 Qu'est-ce que l'intégration des infrastructures de transport en milieu urbain ?.....	19
2.4 Conclusion	22
3. Démarche méthodologique	23
3.1 La question et l'approche	23
3.2 Le choix des ressources documentaires et autres sources	24
3.3 Les études de cas.....	26
3.3.1 Les critères de sélection pour les études de cas.....	26
3.3.2 Spécificités et intérêt de chacun des cas :	26
3.4 La grille d'analyse	29
3.4.1 Dimensions locales	33
3.4.2 Dimensions pluriscalaires	37
3.5 Conclusion	40
4. Analyse des grandes tendances d'intégration.....	41
4.1 Approche économique monoscalaire ou fonctionaliste	43
4.1.1 MTQ.....	45

Table des matières

4.2 Approche environnementale et interscalaire ou holistique	49
4.2.1 Direction de la santé publique (DSP)	50
4.2.2 Ville de Montréal	54
4.3 La position hybride	57
4.4 Conclusion de l'analyse par type d'acteurs et des cas particuliers	59
5. Visions de l'intégration véhiculées par les organismes de consultation et les commissions.....	60
5.1 Les commissions du BAPE.....	63
5.2 Convergence et Notre-Dame 2008.....	66
5.3 L'OCPM	67
5.4 Conclusion de l'analyse de la vision de l'intégration véhiculée par les organismes de consultation et les commissions.....	69
6. Retours sur les concepts et questions soulevées et conclusion	71
Médiagraphie	75
Mémoires, études d'impacts et rapports consultés	80
Sources des photos	86
Liste des acronymes et abréviations	86
Annexe I - Tableau du CERTU (2006)	87
Annexe II - Exemple de grille	88

Table des matières

Index des figures

Figure 1. Vue aérienne du tracé modernisé de la rue Notre-Dame vers l'est.....	35
Figure 2. Territoire d'étude du MTQ pour le complexe Turcot	37
Figure 3. L'échangeur actuel et l'ancienne gare de triage.....	37
Figure 4. Secteur visé par la phase 1 du projet de la Société du Havre de Montréal	38
Figure 5. Méthode de construction et de validation de la grille d'analyse.....	42
Figure 6. Voies qui sont actuellement coupées par l'autoroute Bonaventure	47
Figure 7. Illustration permettant de visualiser cinq secteurs qui sont enclavés	47
Figure 8. Illustration de la fragmentation du tissu urbain entre les bretelles.....	48
Figure 9. Espaces vacants à proximité de l'échangeur Turcot.....	49
Figure 10. Et 11. La station Craig et la New City Gas	50
Figure 12. Carte illustrant les tracés envisagés pour la navette aéroportuaire	52
Figure 13. Exemple de perspective visuelle depuis une rue adjacente (2008).....	54
Figure 14. Exemple du mobilier urbain du Quartier international de Montréal	54
Figure 15. Deux cheminements d'intégration proposés	106

Index des tableaux

Tableau 1. Grille d'indicateurs	41
Tableau 2. Grille d'analyse finale	45

1. Problématique

Plusieurs idées ont favorisé le déploiement des infrastructures autoroutières dans nos villes depuis les années soixante. À cette époque, ces monuments de la modernité porteurs d'une mobilité nouvelle sont perçus positivement par la majorité de la population et apparaissent comme les symboles du progrès. Ces équipements permirent aux gens de la classe moyenne de quitter les quartiers centraux désuets et de s'installer en zone périurbaine à moindres coûts. Les citoyens trop pauvres (ou trop attachés ou trop peu mobiles) pour quitter les secteurs centraux et les anciens faubourgs durent subir les nouvelles nuisances qu'accompagnaient ces voies spécialisées. En plus de polluer l'air ambiant, l'implantation de ces imposantes structures a amené de nombreuses expropriations et la destruction de quartiers, a accentué les ruptures dans le tissu urbain, a scindé le territoire en une multitude de fragments et a laissé de vastes espaces en friche. Leur gabarit titanesque et leur insertion strictement fonctionnelle ont pour le moins transformé le paysage urbain et ont provoqué un effet à très long terme sur la structure de la ville et le dynamisme des espaces adjacents. C'est donc sur les idées et logiques qui ont participé à la mise en place des premières autoroutes et qui ont conditionné les relations entre ces équipements et le territoire que nous nous attarderons dans ce chapitre. Pour ce faire, nous aborderons d'abord les notions d'effet structurant, de gestion par filière, d'efficacité et ensuite d'iniquité et d'antagonisme scalaire.

1.1 Déconstruction des mythes : effet structurant, gestion par filière et efficacité

L'une des idées qui a fortement participé à l'implantation de nos réseaux de transport dans

les années soixante était la «certitude d'un impact positif des équipements sur le développement économique et la nécessité de répondre aux impératifs de libre-échange [...]» (Grillet-Aubert et Guth, 2003, p.98). Cette certitude s'est traduite dans le domaine des transports par la notion «l'effet structurant» (Offner, 1993). Peu important leur forme, les projets autoroutiers étaient perçus comme ayant un «impact structurant sur l'aménagement du territoire» (Lachance, 2009,

ch.3, p.14). Très peu d'attention fut donc accordée aux incidences de leur implantation dans l'espace urbain. Au Québec, la notion d'évaluation des impacts environnementaux ne fut d'ailleurs introduite de manière tangible qu'en 1978 avec la création du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE)¹. Plusieurs études avancent que les modèles économiques permettent de prouver qu'il y a une certaine corrélation entre l'implantation d'équipements routiers majeurs et le développement économique, mais ces calculs ne permettent cependant pas de déterminer dans quel périmètre cela se fera. Ainsi, une infrastructure urbaine peut supporter le développement, mais rien ne garantit que cela se fasse de manière continue ou aux endroits souhaités. Il en est de même pour les retombées liées à la réfection ou au remplacement d'une autoroute ou d'un échangeur dans une ville. Celles-ci peuvent tout aussi bien se répercuter en périphérie de cette dernière. Selon Offner (1993), on ne peut compter sur «*l'effet structurant*» des infrastructures de transport pour dynamiser les secteurs, cet effet relevant du «*mythe scientifique*». En ce sens, Gourdon et coll. ajoute même qu'elles contribuent à dévaluer les zones riveraines :

« Les voies rapides actuelles, traitées plus en autoroutes qu'en boulevard urbain, excluent même la desserte locale et créent de fortes coupures du tissu urbain, génératrices de perte de valeur d'usage pour les riverains et de dévalorisation foncière et immobilière dans leur immédiate proximité, même si des plus-values peuvent se dégager en des points où l'avantage de l'accessibilité l'emporte, comme aux échangeurs ou aux nœuds du réseau. Selon l'échelle spatiale considérée, les infrastructures routières entraînent donc valorisation ou effets négatifs sur la valeur des terrains et immeubles et sur les activités économiques qui s'y exercent. » (Gourdon et coll., 1995, p.565)

Dans le même esprit, Bérion aborde la question de la «*[...] dynamique des relations infrastructure-territoire*» (1998, p.126) et affirme que la mise en place d'infrastructures «*est un facteur permissif*

de développement» et que celles-ci ont «*des effets participatifs*» et donc qu'elles amènent des opportunités à valoriser plus que des effets directs (Bérion, 1998, p.113-114). Si l'on escompte des retombées positives, les infrastructures doivent donc être accompagnées d'une stratégie de développement, une stratégie pour mettre les acteurs en congruence (Offner, 1993); pour avoir un ancrage local, «*l'effet structurant*» doit être planifié et l'équipement conçu dans cet esprit. Plus récemment, Mangin constatait que ces idées préconçues poussant à construire davantage d'infrastructures d'une ampleur de plus en plus importante sont toujours en vogue :

Pour ne prendre qu'un exemple, sur l'impact réel des infrastructures circulent de nombreuses idées reçues. La plus courante, notamment partagée par bien des élus de collectivités locales en mal de développement économique, consiste à croire que la création de réseaux routiers et de transports en commun (tramway, gare TGV...) entraîne mécaniquement l'implantation ou la relance d'activités le long de ces réseaux. (Mangin, 2004, p. 12)

La définition d'infrastructure que présente d'ailleurs Caves témoigne aussi assez bien de la persistance de cet a priori positif face au développement des grandes infrastructures :

Contemporary societies and their economies could not exist without infrastructure. Infrastructure supports all economic activities and spatial development. Economic productivity rises and falls with investments in infrastructure. Infrastructure is the literal lifeblood of cities, providing energy, materials and treatment of wastes. (Caves, 2005, p.261)

¹Notez que les premières audiences publiques du BAPE ont eu lieu en 1978 et portaient d'ailleurs sur le projet autoroutier Dufferin-Montmorency sur les bords de Beauport (désormais arrondissement de la Ville de Québec situé à l'est)

Tout comme «*l'effet structurant* », la notion d'«*intérêt commun*» liée à un certain savoir technique a aussi souvent été évoquée par les experts pour justifier la construction d'équipements : «*Ils résultent d'un certain style de développement, défini à un niveau territorial supérieur pour des bénéficiaires extérieurs et imposé au niveau local par le biais de choix technologiques*» (Olivry, 1986, p. 107). La suprématie des professionnels experts est depuis un certain temps fortement remise en cause : «*[...] La légitimité technico-économique qui investissait les aménageurs de la transcendance de l'intérêt général et par conséquent, renvoyait à leur particularisme tout autre intérêt, est en effet de plus en plus contestée*» (Jobert, 1998, p.69). De plus en plus d'auteurs s'entendent pour dire que «*Toute référence à "l'intérêt général" ou au "bien commun" est d'abord un construit indissociable du contexte dans lequel il est invoqué*» (Lascoumes et Le Bourhis, 1998, p.43) et que le travail de planification autour des transports est devenu autant une question politique que technique (Chisholm in Kane et Del Mistro², 2003, p.119). Les citoyens, plus éduqués et mieux informés, acceptent moins bien d'être «*mis devant le fait accompli*» (Jobert, 1997, p.85). Si pour plusieurs les contestations et revendications venant du domaine local ne sont qu'un symptôme de la «*montée des égoïsmes locaux*», pour d'autres, elles témoignent davantage de l'«*essoufflement des modes habituels de régulation des questions d'aménagement*» (Jobert, 1998, p.70-71). Les consultations publiques ne servant qu'à entériner ou rejeter les projets ne semblent plus suffire. Les réclamations des citoyens et les sorties de plus en plus nombreuses dans les médias concernant nos infrastructures démontrent que ceux-ci veulent participer à la conception des projets urbains, à l'orientation des politiques et, par le fait même, à la «*co-construction de l'intérêt général*» (Jobert, 1998, p.92). Dans cet esprit, le texte de Lascoumes et Le Bourhis évoqué plus tôt nous suggère une nouvelle piste pour y arriver. Selon cet auteur, ce n'est «*Ni la somme des intérêts particuliers, ni leur dépassement, c'est plus profondément ce qu'ils ont en commun*» (Lascoumes et Le Bourhis, 1998, p.38) que nous devons rechercher.

La mise en place des équipements tels qu'on les connaît aujourd'hui a aussi été facilitée par les logiques de réseau et de gestion par filière. «*Par filière nous entendons une structure verticale organisée autour d'une fonction du milieu [...]*» (Barouch, 1989, p. 103). Pour les institutions garantes du transport adeptes de cette approche, une «*faible importance [a été] accordée à l'analyse des besoins et des pratiques effectives*» (Barouch, 1989, p. 17) et l'espace urbain est considéré comme un simple lieu de transit, un corridor : la conception des réseaux d'infrastructures est essentiellement faite pour permettre aux flux de circuler avec fluidité et rapidité. Ces opérations ne visent évidemment pas le renforcement des quartiers centraux, car elles sont bien peu compatibles avec les espaces multifonctionnels présents en milieu urbain et leur morphologie. Ces voies monofonctionnelles et monomodales et ce haut débit de circulation encouragent le déploiement véhiculaire à l'échelle régionale, voire nationale, mettant de côté toute autre préoccupation. Pour les développeurs, il est primordial d'inscrire la ville dans une vaste dynamique économique : «*Dans la logique de l'intérêt général porté par les grands aménageurs, la question du rapport entre une infrastructure et le territoire qu'elle prétendait occuper se posait principalement au regard des fonctions qu'elle pouvait remplir [...]*» (Jobert, 1998, p.88-89). Malheureusement, c'est aussi cette logique trop cloisonnée qui pousse à ne considérer les caractéristiques territoriales locales que d'un point de vue technique.

Il faut aussi préciser qu'à la même époque un autre courant séduisant encouragea les experts à raser de larges espaces afin de mettre en place des artères à haut débit. L'urbanisme de la Charte d'Athènes «*se fondait sur la politique de la "table rase", sur la décontextualisation de l'architecture moderne appuyée sur des standards industriels et sur un style moderne mis en œuvre très*

² «*[...] coping with the nation's transport needs is as much a matter of politics as it is of technical expertise*»

largement» (Veyret, 2007, p. 7). Les disciples du fonctionnalisme, tel que décrit dans la Charte d'Athènes, ne s'appuyaient pas sur les caractéristiques locales puisque leur vision de la ville impliquait qu'il y avait une seule solution universelle pour répondre à nos besoins, un classement fonctionnel libéré de tout régionalisme, tant dans le style que dans la structure. La subdivision fonctionnelle des espaces telle qu'ils la proposèrent, complémentarément à la démocratisation de l'automobile, a amené l'intensification des déplacements et de l'utilisation de la voirie. C'est cette «**intensification de l'usage**» (Barouch, 1989, p. 110) qui a encouragé à son tour l'intensification des modes de gestion par filière. «*La rationalité globale de l'organisation moderne de gestion pousse à la constitution de filières et au renforcement de ces filières*» et «*La réalité et l'importance de cette demande donnent à la filière sa légitimité sociale*». (Barouch, 1989, p. 105). En faisant de la gestion par filière, nous en sommes donc venus à structurer et maintenir les problèmes plutôt qu'à chercher à les résoudre. Précisons que certains emprunts théoriques et conceptuels ont participé à la valorisation d'un tel système de planification et de gestion : «*Ces principes reposent fondamentalement sur une analogie supposée entre les sciences exactes et les sciences de l'action*» (Barouch, 1989, p.16). Par exemple, la notion d'efficience a été transposée de manière implacable :

Drawn from 18th century physics, classical economics and the principle of least-means, efficiency was seen as a condition in which a specific task could be performed with low inputs of resources. That has been a powerful idea. It has long been a guiding concept of civil engineering [...] When attached to the idea of planning, it became dominating there too. Planning was then seen as a process of designing problem-solutions that might be installed and operated cheaply. (Rittel

& Webber, 1973, p.158-159).

1.2 Iniquité et antagonisme scalaire

La mise en place des équipements autoroutiers depuis les années cinquante et soixante, en plus de consolider un mode de gestion par réseau et par filière, a aussi engendré ou accentué diverses disparités spatiales et inévitablement sociales. Par exemple, en France «*[...] un quartier de banlieue construit en habitat collectif a quatre chances sur cinq d'être traversé par une voie rapide et trois chances sur dix d'être côtoyé par une autoroute. De même, les habitants de grands ensembles ont une probabilité quatre fois plus grande qu'ailleurs de subir un bruit très gênant*» (Theys 2002 dans Kirat et Levratto, 2008, p.355). Il est possible que l'infrastructure routière ait été mise en place avant ou après les grands ensembles et nous ne cherchons pas ici à trouver à qui revient la responsabilité de l'implantation des habitats collectifs à cet endroit. Ce que nous souhaitons ici souligner, c'est que, selon ce type de calcul, un secteur affecté par les nuisances créées par la présence d'un équipement du genre est condamné à recevoir d'autres projets aussi dérangeants, puisque sa valeur foncière est inférieure. S'inscrivant dans une logique économique uniquement, et ne prenant aucunement en compte l'effet cumulatif, une telle équation est à l'opposée des principes d'équité. Suite à de tels choix, l'État «*oscille entre l'action structurelle cherchant à corriger la polarisation engendrée par le développement économique [...] et l'accompagnement des tendances lourdes de localisation [...] Cette ambivalence de la politique publique est symptomatique de la difficulté de concilier efficacité économique et équité sociospatiale*» (Chauchefoin et Bouba-Olga, 1997, p.67).

Il semble que cette tendance ne soit pas observable qu'en France. Ici comme ailleurs les populations défavorisées font l'objet de pressions environnementales plus grandes que les populations mieux nanties. Un rapport produit par des chercheurs de l'INRS (Ades et coll., 2009, p.3) confirmait que le niveau de concentration de la pauvreté intramétropolitaine dans les quartiers centraux des

métropoles canadiennes, incluant Montréal, était en croissance constante depuis les années 1980. Il s'agit aussi des endroits où sont prévus la majorité des projets d'infrastructures autoroutières les plus importants, prenons seulement pour exemple les trois cas à l'étude dans cette recherche : le complexe Turcot, le boulevard Notre-Dame, l'autoroute Bonaventure qui traversent tous les trois les quartiers centraux pour permettre d'atteindre le centre-ville de Montréal.

Puisque «*le bénéfice collectif attendu est diffus tandis que les nuisances se concentrent sur les riverains de l'ouvrage*» (Jobert, 1998, p.69), il est légitime de douter de la logique de planification qui pousse à négliger les habitats traversés. En ce sens, plusieurs débattent toujours à savoir quelle est l'échelle territoriale la plus appropriée pour traiter de ces questions. Williams, après s'être penché sur les tensions interscalaires soulève le fait que de très bons arguments contribuent à discréditer les analyses en matière d'équité à l'échelle nationale comme à l'échelle locale et il conclut que : «*Empowerment lies accross scales; disempowerment results from being defined by one scale of action*» (Williams, 1999, p.68). Selon lui, ce sont ces «*jumps between the nested scales*» (idem, p.68) qui permettent de dépasser les limites fixées auparavant. Certains auteurs énoncent d'ailleurs qu'avec les iniquités qui caractérisent les ambiguïtés spatiales, aucun argument indiscutable ne peut appuyer la résolution de problème à une échelle au détriment d'une autre (Kurtz, 2003, p.888, voir aussi Shrader-Frechette, 2003). C'est aussi ce que concluaient déjà en 1991 les participants à la conférence *Transport : The New Realism* à Londres : «*Transportation is part of a greater urban problem, which needs to be considered at all governmental levels.*». Autrement dit, il nous faut outrepasser l'«*antagonisme scalaire*»³ (Ollivro, 1994 cité par Fourniau, 2003, p.46) pour arriver à élaborer de nouvelles stratégies.

1.3 Après les constats, la recherche d'autres voies

Nous le savons, les infrastructures de transport peuvent contribuer positivement à la structuration des espaces urbains si elles sont accompagnées d'un ensemble de stratégies de développement adéquates. Toutefois, même lorsqu'elles ne sont pas accompagnées de ce type de stratégies, elles marquent l'espace urbain et participent à la «*construction de nouvelles échelles territoriales*» (Offner et Pumain, 1996, p.15). Malheureusement, l'examen des tensions entre les différentes échelles territoriales et des diverses logiques affectant l'aménagement met en évidence un rapport déséquilibré avec le territoire : «*Dans pratiquement tous les cas, le développement des réseaux vise à modifier la relation à l'espace et au temps et, si possible, à s'affranchir complètement du premier*» (Ruegg et coll., 1999, p. 129-130). De plus, comme notre situation sociale, démographique, économique, écologique et physico-spatiale a beaucoup changé depuis un demi-siècle, la recherche de solutions adaptées au contexte contemporain devient essentielle. Il est important d'être conscients des modèles de planification et de gestion qui ont façonné nos premiers équipements, mais nous devons nous détacher de la forte prégnance de l'effet structurant, de la gestion par filière, de l'efficacité, pour que le réaménagement des grands axes et équipements se fasse dans une dynamique moins antagonique que le furent les équipements originaux. Idéalement les nouveaux aménagements ne devraient plus seulement répondre à des calculs de demande, mais ils devraient aussi contribuer à la restructuration de la ville, à la requalification des quartiers adjacents, à la correction des erreurs du passé (Brisset, 2008) ainsi qu'à une redéfinition de l'offre. Plusieurs

³ Désigne les nuisances et impacts essentiellement locaux de l'infrastructure par rapport aux avantages qui sont d'échelle régionale ou nationale.

voies auraient pu nous permettre d'envisager ces possibles, mais comme nous l'avons mentionné dans l'introduction de cette recherche, la mobilisation répétée du concept d'intégration urbaine par de nombreux acteurs provenant de divers domaines et qui s'intéressent à la question des infrastructures de transport nous est apparue particulièrement attractive. C'est donc par l'intermédiaire de ce concept, les principes et diverses dimen-

sions et échelles qu'il sous-tend, que nous désirons examiner le discours autour de quatre projets de réaménagements d'équipement routier proposés dans la dernière décennie à Montréal. Avant d'entreprendre nos études de cas, nous avons cependant exploré comment la question est abordée dans la littérature et par les spécialistes du domaine de l'aménagement. C'est ce que nous présentons dans le chapitre qui suit.

2. Cadre théorique et conceptuel

Après avoir identifié une bonne quantité des éléments qui ont participé jusqu'ici à la mise en place des équipements autoroutiers et qui peuvent encore influencer sur les projets de réaménagements, nous avons senti le besoin de clarifier certains concepts et courants actuels pour poursuivre notre réflexion. Puisque nous ne pouvons parler d'intégration sans bien connaître l'objet à intégrer, nous avons commencé par quelques précisions sur les différents types de voies : le *parkway*, l'autoroute et l'échangeur ainsi que le boulevard et le boulevard urbain. Ensuite, nous avons aussi voulu vérifier dans la littérature comment l'intégration est définie en général, et quels enseignements nous pouvons tirer des pratiques et du discours des aménagistes sur l'intégration urbaine, et plus spécifiquement sur l'intégration des infrastructures de transport en milieu urbain et les approches dites intégrées.

2.1 Quels sont les modèles d'équipement routier majeur?

2.1.1 Le Parkway

Puisqu'il est l'ancêtre de l'autoroute et qu'on le confond parfois avec le boulevard, il nous apparaît intéressant de définir ce qu'est un parkway. Ce terme est habituellement utilisé «[...] pour désigner les autoroutes dès le début du XXe siècle [...]» ou parfois les boulevards étasuniens aménagés dans un parc ou «ayant une large emprise plantée» (Gariépy et coll., 2006, p.20). Par un système de voies plantées, ces voies permettaient de relier les grands parcs de la ville et à l'origine pouvaient être empruntées par les piétons, les voitures et les tramways qui avaient chacun des voies propres. Notons aussi qu'«en plus de la plantation abondante et systématique qui constituait une des caractéristiques majeures, le choix de l'emplacement et la capacité de s'adapter et de mettre en valeur le milieu traversé faisaient partie des enjeux de la création des parkways» (Gariépy et coll., 2006, p.20). En plus de cette adaptation au contexte ou «insertion géomorphologique du paysage» (Gariépy et coll., 2006, p.21), on cherchait à mettre en valeur certaines vues et, à l'aide de lignes courbes, à établir une relation avec la topographie naturelle du lieu. On peut donc dire de la conception de ces voies qu'elle se faisait avec un souci particulier d'intégration. Dès le début du XXe siècle, avec l'élargissement des voies carrossables et l'accès limité aux véhicules motorisés d'un certain gabarit, l'utilisation du terme a toutefois été détournée : les *parkways* désigneront à partir de ce moment les voies automobiles rapides menant de la banlieue ou de la périphérie à la ville centre (Certu, 2000, p.147). Le *parkway* se distingue du boulevard, car « les lotissements urbains ne sont pas d'emblée envisagés » (Gourdon et coll. cité par Gariépy et coll., 2006, p.21). Si ces choix visaient d'abord la protection d'environnements sensibles et la prise en compte de certaines préoccupations paysagères, ces objectifs ont rapidement été mis

de côté pour prioriser les questions techniques et fonctionnelles. La « *perte de la dimension paysagère* » (Gariépy et coll., 2006, p.22) dans la conception des routes n'est arrivée que plus tard avec les infrastructures qui visaient prioritairement la réduction des temps de déplacement, tels que la première *autostrada* italienne inaugurée en 1924, les *autobahns* allemands à partir de 1932 et les *freeways*, *highways*, et *expressways* états-unien autour des années 1940⁴, les autoroutes françaises depuis 1941, les *motorways* britanniques en 1958 (Cowan, 2005) et leurs équivalents québécois à partir de 1959.⁵

2.1.2 L'autoroute et l'échangeur

L'autoroute est définie comme étant une : « *Route à chaussée séparées, à accès limité à quelques points d'échanges avec la voirie ordinaire, sans aucun croisement à niveau d'autre voie, destinée à la circulation rapide et sûre des automobiles et motocyclettes, et permettant des débits élevés [...]* On distingue les autoroutes de dégagement des agglomérations et les autoroutes de liaison » (Merlin et Choay, 2005, p.97). Les échangeurs sont, quant à eux, les « *dispositifs de raccordement avec la voirie ordinaire ou avec une autre autoroute* » (Merlin et Choay, 2005, p.97). Selon Gourdon, il

⁴Il est difficile de déterminer quelle est réellement la première autoroute puisque la définition de celle-ci n'est que rarement précisée. Selon Jean-Philippe Antoni (2009), la première autoroute serait en fait le *Long Island Motor Parkway* construit entre 1906 et 1911 dans l'État de New York. Selon Merlin et Choay (2005) il s'agirait plutôt d'un équipement situé dans le même état, mais mis en service en 1914. D'après l'Encyclopédie en ligne [<http://dicotop.kegtux.org/Autostrada>], l'*Autostrada dei Laghi* (Italie 1924) serait le premier équipement du genre. La plupart s'entendent cependant pour dire que l'Italie et l'Allemagne furent les deux premiers pays à développer ce type d'équipement de manière intensive entre les deux guerres. Aussi, selon Cowan (2005, p.424), le « *first true urban motorway* » serait le Hudson Parkway à New York.

⁵[http://www.monquebec.net/transports/historique_autoroutes.php]

faut néanmoins différencier les voies spécialisées des autoroutes, car ces dernières sont de «*nature extraterritoriale*» (1999, p.52). Le terme de voie spécialisée comme l'entend Gourdon désigne les «voies rapides autonomes, rocades et pénétrantes». Nous n'insisterons pas davantage sur cette nuance terminologique puisqu'elle n'est pas employée au Québec. Ce type de voirie est ici désigné par le mot boulevard. Bien sûr, selon les pays et les continents la terminologie entourant les autoroutes est plus ou moins variée (ex. : *highway, expressway, freeway, superhighway, motorways, autobahn*, etc). Toutefois, le principe reste identique et l'appellation ne change que lorsque le nombre de voies de celle-ci change.

2.1.3 Le boulevard et le boulevard urbain

Originellement utilisée pour nommer les promenades plantées qui ont remplacé les fortifications des cités européennes, cette appellation est désormais donnée à toutes sortes d'artères plantées (courbes ou droites, périphériques ou transversales) et de percées visuelles menant à des monuments (Caves, 2005, p.33). Selon Caves, le boulevard serait «*a wide, landscaped street, within a city, with several lanes of traffic and pedestrian walkways, in a variety of combinations.*» (Caves, 2005, p.33). Une sorte de pendant plus construit du parkway. Selon la définition de Caves, qui précise que ce sont des voies que l'on trouve «*within a city*», l'expression boulevard urbain serait une simple redondance pléonastique. Toutefois, l'expression permet de différencier ces routes conviviales et les «*strips*» commerciales des banlieues nord-américaines (Boul. Taschereau, Boul. Saint-Martin, etc.) qui portent aussi souvent l'appellation du boulevard, mais n'ont de celui-ci que ses larges emprises. Nous n'avons trouvé aucune indication technique précise (nombre de voies, largeurs, proportions par rapport au bâti, limitations de vitesse) associée obligatoirement à ce type de voie. Néanmoins, Toussaint et Zimmermann précise qu'un véritable aménagement de ville : «*[...] suppose de concevoir l'aménagement*

en créant de l'urbanité, en modérant les vitesses et en organisant la liaison du boulevard avec "l'épaisseur" des quartiers qui l'entourent.» (Toussaint et Zimmermann, 1998, p.93). Règle générale, pour les aménagistes qui proposent la réorganisation d'espaces de circulation sous cette forme, «*Boulevard urbain et parkway reviennent aujourd'hui souvent comme des garants de qualité et de civilité d'un aménagement*» (Certu, 2000, p. 119).

2.1.4 Conclusion : y'a-t-il des modèles plus adaptés au contexte urbain?

De cette brève typologie des voies, nous retenons que certains types de voies, de par leur conception qui prend en compte la morphologie et le caractère du lieu, leur plus grande perméabilité ou leur utilisation par différents types d'usagers se prêtent mieux à des interactions et à la mise en valeur de l'environnement urbain multifonctionnel. Nous continuons cependant à nous demander si l'autoroute est irrémédiablement «*extra-territoriale* » ou si ce n'est pas l'approche de conception et d'implantation qui induit, du moins partiellement, cet effet antiurbain. Tout comme le chemin de fer, l'autoroute impose une logique de fonction et une modalité de connexion au territoire ponctuelle plus axée sur la rapidité des déplacements que sur la facilité d'accès au réseau. Bien que la relation autoroute/territoire soit particulière, ces équipements demeurent présents et nécessaires dans nos villes et le demeureront tant que de véritables politiques de transport collectif ne seront pas mises de l'avant et que le nombre de véhicules individuel ne cessera d'augmenter. Au-delà de certains afflux, les routes d'un tel gabarit ne peuvent être remplacées par des boulevards urbains; la question qui demeure alors est la suivante : pouvons-nous établir des liens plus cohérents entre autoroute et territoire malgré sa nature indépendante et exclusive ? Peut-on rendre ces équipements moins hermétiques et dérangeants ? Peut-on faire participer ces équipements à autre chose qu'à la mobilité régionale ? Peut-on

mieux les intégrer? Si oui, quels sont les éléments essentiels à considérer pour y arriver ? Afin de répondre à ces questions, nous sommes d'abord allé vérifier s'il y avait des chercheurs ou praticiens qui mettent ce genre d'idée de l'avant. Le prochain chapitre présente donc, selon un échantillon de chercheurs et praticiens, comment l'on définit généralement l'intégration et comment l'on parle de l'intégration des infrastructures autoroutières.

2.2 Qu'est-ce que l'intégration ?

2.2.1 Les définitions

Nous avons d'abord tenté de cerner quelles sont les diverses acceptions du concept d'intégration dans la littérature spécialisée et les documents présentant des projets d'aménagement au Québec. Notre recherche nous a menée à un premier constat : bien que son usage dans le discours soit fréquent, très peu de gens intéressés par l'aménagement se sont attardés à définir ce concept. Malgré cela, nous avons pu dégager quelques éléments qui aident à saisir globalement l'esprit de ce concept. Selon Gauthiez, l'intégration urbaine est «*(L') insertion d'un bâtiment ou d'un aménagement urbain nouveau ne modifiant pas le caractère d'un paysage urbain*» (2003) et implique donc une dimension d'assimilation. Amar et Lalande, quant à eux, présentent l'intégration comme un «*processus*» (Amar, in Lambert, 2006, p.60) de mise en relation : «*[...] l'établissement d'une interdépendance plus étroite entre les parties [...]*» ou ajout d'«*[...] un élément nouveau à un système [...] antérieurement constitué*» (Lalande, A. in Merlin, P. & Choay, F. 2005) qui implique une évolution «*en fonction de ce qui s'y intègre*» (Amar in Lambert, 2006, p.60).

À cela s'ajoute le terme insertion que l'on assimile très souvent à l'intégration, celle-ci implique une notion de «*lisibilité relative d'un élément par rap-*

port à un autre» (Gauthiez, 2003). Elle s'apparente à la notion d'unité que Dewitte aborde comme étant «*l'intégration synthétique maintenant la multiplicité*» et s'oppose à «*la réduction du divers à une unité simple*» (1999). Au travers de la littérature et des documents d'aménagement parcourus, nous avons pu observer que ces deux mots, intégration et insertion, sont très souvent utilisés de manière interchangeable. Puisque tous deux font référence à la qualité d'une intervention ou d'une modification apportée dans un espace préalablement construit ou constitué, il est aisé de les confondre. Cette nuance entre intégration et insertion vient peut-être de l'approche de certains aménagistes qui prônent des aménagements résolument modernes et tentent d'éviter le pastiche et optent pour des stratégies d'intégration où l'on joue avec les contrastes plutôt qu'avec les similitudes pour créer de nouvelles dynamiques, de nouveaux effets. Les éléments du contexte y sont donc pris en compte pour être «*révélés*» par le contraste avec les nouveaux aménagements. Bien qu'à petite échelle, la pyramide du Louvre en est un exemple assez éloquent.

De ces définitions de l'intégration, nous retiendrons d'abord qu'il s'agit d'un concept quelque peu malléable. Pour certains, l'intégration implique de se fondre dans l'espace existant, pour d'autre elle provoque une évolution, un changement de dynamique. Le croisement de ces énoncés permet tout de même d'affirmer que l'intégration serait essentiellement la mise en relation d'un élément nouveau avec le milieu récepteur. Qu'elle mène à un statu quo ou à une modification des dynamiques, les divergences sur le type ou le degré de relation entre la nouvelle composante et son contexte relèvent selon nous de différentes visions de l'infrastructure et du territoire, et non de différentes définitions de l'intégration. C'est du moins ce que nos recherches plus spécifiques sur l'intégration urbaine et l'intégration des infrastructures de transport en milieu urbain qui suivent nous ont permis de conclure. Il nous faut préciser que comme nous n'avons pas trouvé de spécifications sémantiques portant particulièrement sur l'intégration urbaine, nous avons cru bon d'aller voir du côté de la pratique. Selon Grillet-Aubert et Guth, il est à propos de se demander «*quels liens*

peut-on établir entre la logique de réseau propre à la planification des transports et les logiques spatiales propres aux approches architecturales, urbaines ou paysagères ?» (2003, p.65-66). Dans cet esprit, nous avons donc examiné quelques manières d'aborder l'intégration urbaine chez les aménagistes au Québec dans le contexte plus régulier de l'intégration des bâtiments.

2.2.2 Quelques approches d'intégration urbaine en usage chez les aménagistes québécois

En réaction contre la méthode de la « tabula rasa » et en lien avec les luttes pour la reconnaissance et la conservation patrimoniale l'intégration fait, en architecture, l'objet d'un certain consensus. Au Québec, par exemple, les règlements encadrant l'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) concernant l'intégration ou l'insertion, la modification de bâtiments ou de leur enveloppe extérieure foisonnent désormais. Ces règlements jumèlent approche normative et «*connaissance du territoire*»⁶, répertoriée sous forme de fiches d'aire et d'unités de paysages, et l'évaluation des projets est menée par les membres des comités consultatifs d'urbanisme «*sur la base des critères qualitatifs du règlement*». Selon cette approche, le territoire est scruté, répertorié et possède en quelque sorte une destinée presque préétablie. Ainsi, on vise l'établissement d'une relation entre le bâti en place et celui que l'on ajoute ou modifie. On se base sur le contexte d'insertion pour établir des critères d'implantation et par le fait même, on affirme ainsi que les bâtiments, espaces publics et paysages en place qui font partie d'un même ensemble ne doivent pas être niés lors de l'ajout d'une nouvelle composante. Qu'il s'insère subtilement ou de manière plus contrastée, le nouvel élément participe à construire la ville et à valoriser certaines caractéristiques patrimoniales, naturelles ou esthétiques du territoire aujourd'hui prisées. Aussi, ce type de réglementation incite à prendre en compte, certaines caractéristiques territoriales locales dans la conception du bâtiment et non *a posteriori*.

Dans la pratique, les firmes d'architecture et d'urbanisme qui naviguent dans des cadres réglementaires très variés évoquent aussi souvent la notion d'intégration urbaine. Cela se fait la plupart du temps au travers de documents visant à la fois à présenter le projet et le faire approuver par les autorités pour obtenir les permis de construction. Ces documents incluent une analyse contextuelle effectuée préalablement à la conception du projet, ainsi qu'une panoplie de propositions favorisant un meilleur arrimage au milieu. Par exemple, la firme Cardinal Hardy dans son document *Analyse et intégration urbaine - Projet de redéveloppement du site de la Gare Viger* introduit son travail de la sorte :

Ce document a pour principal objet de démontrer l'intégration urbaine du projet Viger dans son milieu d'insertion. Les premières sections présentent une analyse urbaine abordée selon plusieurs thématiques et ceci, dans le but d'identifier les caractéristiques intrinsèques du milieu qui accueillera le projet Viger. Basée sur l'analyse urbaine, la dernière section fait valoir la manière dont le projet Viger s'intégrera, participera et rehaussera le milieu où il sera implanté. (2007, p.5)

Par «*caractéristiques intrinsèques du milieu*», les urbanistes incluent ici une multitude d'éléments à considérer : la description du site à l'étude (localisation, superficie, topographie, infrastructures, nature du sol, bâtiments existants), l'étude morphologique et historique (périodes clés du développement du Faubourg Québec), développement des secteurs périphériques du Vieux-Montréal, réseaux et accessibilité (réseau viaire, accès véhiculaires, réseau cyclable, transport en commun, accès piétonniers, tramway projeté), le milieu d'insertion (principaux usages, périphérie immédiate, square Dalhousie, pont Notre-Dame et rue du Glacis). Suite à cette analyse, la solution

⁶ [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=98,1483870&_dad=portal&_schema=PORTAL]

d'intégration urbaine proposée inclut les dimensions suivantes : la trame urbaine, la mise en valeur des gares ferroviaires, les réseaux d'espaces communs extérieurs, la répartition des usages, l'accès au stationnement et aux aires de livraison, la volumétrie et l'intégration visuelle.

Nous pouvons déduire de documents comme celui-ci que pour plusieurs aménagistes québécois, l'intégration fait référence à un ensemble de données contextuelles qui doivent être prise en considération dans un souci de concordance réglementaire, mais surtout de cohérence urbaine. Ces dimensions ne sont pas seulement à caractère esthétique ou cosmétique, mais touchent tout aussi bien des dimensions techniques et d'arrimage aux réseaux local et régional en place. On vise ici l'urbain dans toute sa complexité et lorsque l'on «[...] fait valoir la manière dont le projet Viger s'intégrera, participera et rehaussera le milieu [...]» on cherche aussi à établir une certaine forme de réciprocité entre les nouveaux bâtiments et leur contexte d'implantation.

2.3 Qu'est-ce que l'intégration des infrastructures de transport en milieu urbain ?

Les projets d'infrastructures de transport ont des impacts sur des territoires beaucoup plus vastes que la plupart des bâtiments. Contrairement aux édifices, ceux-ci touchent presque toujours à plusieurs juridictions territoriales et leur construction ou réfection implique divers paliers gouvernementaux et une multitude d'acteurs. L'échelle des équipements routiers, l'étendue et la complexité du territoire ainsi que la diversité des problématiques qui doivent être prises en compte exigent des approches adaptées à ce type de travaux. Nous avons donc cherché à connaître des procédés qui sont proposés spécifiquement pour l'élaboration des projets de grands équipements, mais qui se démarquent des démarches classiques expo-

sées dans notre problématique. Il s'agit donc de quelques exemples de pratiques alternatives et de stratégies littéralement qualifiées d'intégrées.

Les adeptes du nouvel urbanisme se sont d'abord intéressés aux modèles de développement urbains et s'intéressent depuis quelques années aux infrastructures de transport. Cet intérêt fut d'abord porté vers le «*transit oriented development*», mais s'est élargi au fil du temps. Parfois qualifié de «*néotraditionnaliste*» (Ouellet, 2006, p.177), ce mouvement s'appuie sur une série de principes de design urbain généraux qui par extension se repercutent aussi sur la conception des infrastructures de transport. Selon Ouellet ces principes peuvent être regroupés selon les 3 points suivants :

- des développements plus compacts et planifiés selon l'échelle humaine, c'est-à-dire ayant une distance entre le centre et leur périphérie qui soit praticable à pied [...];
- une nette préférence pour le transport en commun;
- une plus grande intégration de fonctions urbaines diverses (habitations, commerces et services, emplois, écoles, équipements communautaires espaces publics) au sein de chaque quartier. (Ouellet, 2006, p.177)

Suivant ces principes, les adeptes du nouvel urbanisme prônent le remplacement des équipements autoroutiers en milieu urbain, particulièrement les structures surélevées, par des voies de type boulevard urbains. Le *Congress for New Urbanism* (CNU), dans le cadre de sa campagne intitulée «*Freeways without futures*» a établi une liste de dix infrastructures d'Amérique du Nord (principalement aux États-Unis) qui gagneraient pour différentes raisons à être remplacées par des structures moins lourdes et moins coûteuses. Pour eux, une telle option permet à la fois d'épargner en ne construisant pas de coûteuses infrastructures et de restaurer les espaces urbains «décimés» par l'implantation des anciens équipements et amène nécessairement une valeur ajoutée au projet (CNU, 2010). :

New York City, Portland, San Francisco, Milwaukee and Seoul, South Korea

have confronted this problem by replacing elevated highways with boulevards, saving billions of dollars and increasing real estate values on adjacent land. Cities around the world are replacing urban highways with surface streets, saving billions of dollars on transportation infrastructure and revitalizing adjacent land with walkable, compact development. Transportation models that support connected street grids, improved transit, and revitalized urbanism will make reducing gasoline dependency and greenhouse gas emissions that much more convenient. It pays to consider them as cities evaluate their renewal strategies — and as the U.S. evaluates its federal transportation and climate policy. (CNU, 2010) [Sous-titre 2]

Selon Mialet et Fouque, trois partis d'aménagement, peuvent être pris face à la voirie supérieure : «*cache*, *révéler*, *banaliser*» (2001, p.25). «*Cacher* consiste à effacer visuellement le passage de la voie dans son environnement, mais également à éliminer localement ses nuisances». Cela peut se traduire par l'enfouissement de tronçons importants ou le creusement de voies en tranchée ouverte et donc par l'absence de relation fonctionnelle ou visuelle avec les espaces riverains. Quand on parle de cacher, on peut aussi désigner «*deux espaces masqués réciproquement par des murs, des écrans acoustiques ou plus subtilement par un rideau végétal*» (Mialet et Fouque, 2001, p.25). Dans une autre optique, «*Révéler* consiste à travailler en surface, en s'inscrivant dans la tradition des grands ouvrages d'art. Il s'agit de magnifier la voie ou de monumentaliser les ouvrages» (Mialet et Fouque, 2001, p. 25-26). Cela peut, par exemple, se faire en surélevant les voies ou en choisissant des formes et matériaux hors du commun. «*Banaliser*» consiste à concevoir une voie qui participera simplement à la trame urbaine (Mialet et Fouque, 2001, p.26). La voie banalisée joue davantage un rôle fonctionnel d'irrigation et peut jouer un rôle réparateur, à «*recoudre le tissu*». La banalisation peut aussi se faire en imitant les aménagements des avenues ou des boulevards aux abords des voies rapides pour l'assimiler visuellement au reste de la ville où l'on peut même

diminuer le débit de la voie en la transformant réellement en boulevard afin de l'intégrer fonctionnellement.

De ces trois partis d'aménagement, nous retenons des approches essentiellement axées sur le camouflage, la mise en scène ou le travestissement, autrement dit, sur les aspects visibles de l'infrastructure. Tels que présentés par Mialet et Fouque ces partis demeurent attachés à une vision plutôt esthétique ou paysagère de l'intégration et de l'effet de la voirie sur l'espace urbain et ne remettent pas en question la nature du projet qui demeure monofonctionnel et axé sur la circulation fluide de véhicules en transit. Dans le cas où le projet d'autoroute est inévitable, ces approches peuvent avoir un certain intérêt. Toutefois, même du point de vue esthétique et paysager, ces partis sont incomplets, ou à sens unique, car ils se concentrent sur l'aménagement de l'équipement et sur l'effet de l'équipement sur la perception de l'environnement, mais ne traitent pas des éléments du paysage qui pourraient eux aussi avoir une influence sur la conception de l'équipement. Ce que d'autres auteurs, tels que Tunnard et Pushkarev mettent pourtant de l'avant. Ces derniers «*prônent un design qui accentue le caractère des paysages*», et «*préconisent une autoroute qui suit la morphologie existante en milieu urbain, en s'insérant plutôt dans les interstices.*» (Gariépy et coll., 2006, p. 22). Tunnard et Pushkarev introduisent ainsi l'idée que l'équipement devrait se plier au milieu d'insertion et non l'inverse.

Pour Pierre Gauthier professeur de géographie et diplômé en *Urban Planning* de l'Université McGill, l'analyse urbaine est complexe, mais essentielle pour produire des équipements autoroutiers cohérents. Elle implique à la fois une véritable lecture de la forme urbaine et des logiques qui sous-tendent son organisation, mais surtout une observation et une compréhension des relations réciproques entre les éléments :

On le voit, le territoire humanisé forme un tout imbriqué. L'étude de la ville matérielle ou la « lecture » de sa forme physique et spatiale ne doit pas se limiter à l'apparence des formes. Elle doit plutôt chercher à comprendre la

logique qui sous-tend l'organisation des éléments qui entrent dans la composition des paysages humanisés, à décrire et à expliquer les relations réciproques, difficiles à saisir en raison de leur complexité. On ne peut notamment s'attendre à moins d'une étude « d'intégration urbaine » d'un complexe autoroutier. (Gauthier, 2009, p.13)

Plusieurs semblent croire que c'est par la territorialisation des enjeux qu'il est possible de considérer les préoccupations autant techniques que contextuelles. La territorialisation, selon Blatrix, «[...] peut être vue comme la nécessité d'une approche globale et transversale des problèmes, une meilleure prise en compte des contextes et des acteurs locaux, impliquant également une plus grande participation» Blatrix et al., 1998, p.81 dans Desjardins, 2008, p. 26). Comme l'énoncent Marié et Gariépy, le contexte d'insertion ou «le milieu (l'environnement) n'est pas une pure externalité. Il est à la fois interne et externe à l'objet» technique (1997, p.16). Puisqu'elle implique une manière transdisciplinaire d'aborder les infrastructures (Marié et Gariépy, 1997, p. 16) et «[...] le passage d'une approche sectorielle à une logique de mise en rapport de représentations diverses et d'ajustements mutuels» (Desjardins, 2008, p.27), cette approche s'oppose à la gestion par filière et s'accorde aussi avec l'idée de réciprocité entre territoire et équipement.

En poussant plus loin cette logique de réciprocité, certains proposent de s'appuyer essentiellement sur le contexte pour mettre au point des projets d'infrastructures :

Plutôt que d'être perçu comme un problème d'implantation, le rapport entre infrastructure et territoire serait en partie inversé, il serait un point de départ. La compréhension des particularités locales et l'adaptation des pratiques en conséquence permettraient de mieux s'arrimer au territoire, celui-ci devenant la solution plutôt que le problème du projet. C'est cette conception qu'Offner (2006) qualifie de « territorialisation pragmatique » : « aujourd'hui, le territoire est donc censé fournir tout à la fois le cadre de l'action

et de son évaluation, son sens et son organisation ». (Desjardins, 2008, p.27)

Dans cette optique, le territoire, auparavant soumis aux exigences techniques du réseau serait désormais à la base de la conception de l'équipement. Cette vision de la territorialisation où le «[...] territoire conditionne l'objet technique» (Desjardins, 2008, p.29) autant que l'inverse peut aussi être assimilée à l'idée de «milieu associé» (Simondon dans Desjardins 2008, p.30 et Marié et Gariépy, 1997, p.17)

L'approche de gestion intégrée de l'environnement, telle que décrite par Mario Gauthier et Laurent Lepage, est aussi centrée sur une logique territoriale où les multiples échelles spatiales et temporelles se juxtaposent et où la concertation joue un rôle central. Cette approche «s'inscrit dans le prolongement des procédures d'évaluation environnementale [...] et vise simultanément l'harmonisation des intérêts divergents et la protection de l'environnement» (Gauthier et Lepage, 2005, p.111 et 112). Elle implique aussi un travail en amont. Dans ce contexte, comme le privilégie Jobert, «l'intérêt général n'est pas donné d'avance – ni par la science, ni par l'État - mais construit dans l'interaction des acteurs» (Gauthier et Lepage, 2005, p.111 et 112). Cette approche s'appuie donc largement sur des valeurs sociales et environnementales que cherchent à faire coïncider les militants-experts et les citoyens-experts. Selon Dubrigny, l'approche d'aménagement intégrée a été développée dans le cadre de projets de régénération urbaine de quartiers en difficulté. Il s'agissait «de développer des actions territorialisées» (Dubrigny, 2010) et «il s'agissait alors de rompre avec une approche sectorielle des territoires, des problèmes et des politiques, pour privilégier une approche "holistique" qui prenne en compte les dimensions physique, économique et sociale du développement urbain» (Dubrigny, 2010). Bien que le concept fut d'abord utilisé pour désigner l'approche privilégiée dans le développement de projets et programmes de régénérations de quartier, le concept est aujourd'hui utilisé plus largement et s'applique aux projets urbains en général et à l'ensemble des problématiques urbaines telles que celles du transport et de la planification

(Dubrigny, 2010). Plusieurs documents du CERTU produits pour le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer - direction des Routes et le livre *No limit - Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris* en témoignent bien (2008).

La notion participative présente dans la territorialisation et l'approche de gestion intégrée sont aussi un principe fondateur du *context sensitive design* (CSD) ou de context sensitive solutions (CSS) qui remettent en question le «*bigger-and-faster-is-better*» (Victoria Transport Policy Institute, 2010). Par le CSD, on propose de remplacer les processus conventionnels trop rigides par une approche collaborative, multidisciplinaire, impliquant toutes les parties prenantes pour développer des projets adaptés aux paramètres physiques qui préservent à la fois les ressources paysagères, esthétiques, historiques, économiques, et environnementales tout en maintenant la mobilité et la sécurité des usagers : «*CSS is an approach that considers the total context within which a transportation improvement project will exist.*» (contextsensitivesolutions.org, 2010 et FHWA, 2008). En plus d'impliquer un maximum d'acteurs en amont du projet et de manière continue, cette approche inclut aussi des objectifs d'équité sociale :

CSD requires an early and continuous commitment to public involvement, flexibility in exploring new solutions, and an openness to new ideas. Community members play an important role in identifying local and regional problems and solutions that may better meet and balance the needs of all stakeholders. Early public involvement can help reduce expensive and time-consuming rework later on and thus contributes to more efficient project development. (Minnesota Department of Transportation cité par le Victoria Transport Policy Institute, 2010)

La Federal Highway Administration (FHWA) s'est d'ailleurs engagée à suivre les principes du context sensitive design et a élaboré avec ses partenaires (American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), Federal Transit Administration, Institute for Transportation Engi-

neers (ITE), National Association of City Transportation Officials (NACTO), National Park Service) un programme complet (guides, formations, ateliers, recherches, etc.) à partir de ces idées et lancé plusieurs initiatives en ce sens (FHWA, 2008).

2.4 Conclusion

Pour le Congress for New Urbanism, la réponse aux troubles provoqués par les anciennes infrastructures et l'intégration des diverses fonctions de la ville passe essentiellement par la solution du boulevard urbain. Pour la plupart des autres acteurs intervenants dans le domaine urbain, l'intégration n'est pas exclusivement réservée à ce type de voie. Puisque pour diverses raisons les autoroutes s'imposent toujours, nous croyons qu'il est plus profitable de chercher des solutions d'intégration pour celles-ci plutôt que de nier leur existence. Selon nous, quatre principes ressortent de cette recherche théorique et conceptuelle et pourront nous servir à évaluer le degré d'intégration de ce type d'infrastructures ainsi qu'à développer des modèles plus adaptés à l'environnement urbain. Premièrement, il apparaît essentiel de connaître le territoire et donc d'effectuer, avant la conception de l'équipement, une analyse complète du contexte d'insertion. L'attention à l'environnement dont nous parlons ici implique, entre autres choses, de considérer les espaces urbains comme des milieux de vie et non seulement des lieux de passage, d'étudier les impacts de la première infrastructure, de relever les éléments qui ont contribué à ses dynamiques socio-économiques, de noter les aménagements informels qui ont été faits au travers de l'ancienne structure, etc. Deuxièmement, pour certains le territoire lui-même doit servir de guide à la conception des nouveaux espaces et des voies. En plus d'adapter l'équipement à la topographie, il importe donc de se demander comment il pourra participer à la vitalité des espaces riverains. Tout comme les autres résidents de la région, les habitants des quartiers bordant cette route devraient pouvoir jouir de leur quartier sans être limité par

l'équipement et bénéficier de la mobilité qu'offre celui-ci. Complémentairement, on peut même espérer que les spécificités locales (échelle du bâti, points d'observation, éléments patrimoniaux) influencent non seulement la conception des parcs et espaces publics adjacents, mais aussi celle de l'équipement. Troisièmement, il est important de trouver une manière d'impliquer un maximum d'acteurs pour qu'il y ait un processus continu de participation et de concertation. Il ne s'agit pas ici de stratégies pour éviter la confrontation ou les délais lors des consultations, mais plutôt une manière de soulever le maximum d'enjeux et de fixer ceux à prioriser ensemble. Pour ce faire, il serait pertinent d'interpeller des acteurs impliqués dans divers domaines et à différentes échelles. Ce dernier élément rejoint notre quatrième principe, qui fait aussi référence à la nécessité d'outrepasser

l'antagonisme scalaire évoqué dans notre problématique. Il s'agit de l'idée de juxtaposition des multiples échelles spatiales venant de l'approche de gestion intégrée. Ainsi, afin de contrer le plus possible les iniquités interscalaires, il importe de considérer les enjeux à toutes les échelles d'impacts et d'intervention, et ce, autant dans l'analyse contextuelle, dans l'établissement d'une réciprocité entre équipement et territoire que dans la participation et la concertation. Puisque nous avons constaté, dès nos premières lectures des mémoires, que l'évocation de l'intégration dans le discours est fréquente, mais qu'elle n'est que très rarement accompagnée d'une définition opératoire, nous nous sommes basée sur ces éléments des approches d'intégration étudiées pour baliser notre démarche personnelle de recherche.

3. Démarche méthodologique

3.1 La question et l'approche

La très grande majorité des études portant sur les infrastructures routières s'attarde aux éléments quantifiables et mesurables de celles-ci. Toutefois, comme le spécifiait Pierre Merlin, les impacts des équipements routiers sont de diverses natures et ne sont pas toujours quantifiables :

Il serait pusillanime de penser que les effets spatiaux des systèmes de transport urbain se limitent à des effets mesurables : accélération de la croissance urbaine, effets sur les prix fonciers, sur les dessertes, sur la mobilité. Les tentatives pour traduire ces interrelations sous forme de théories foncières urbaines ou de modèles de développement urbain, très poussés

dans les années 1960, ont largement déçu. C'est un effet global et largement qualitatif qu'ils exercent sur la société urbaine⁷. (Merlin, 1984, p.88)

Comme nous sommes du même avis, nous avons cru qu'il était approprié d'envisager les équipements de transport autrement que cela est fait couramment et dès notre première recherche, nous avons choisi de développer des outils d'analyse qualitative s'inscrivant davantage dans une logique spatiale. Cette première recherche exploratoire a été menée avec trois collègues aménagistes (Myriam Alarie, Élise Dubois et Ber-

⁷ Notez que ce passage était en italique dans l'ouvrage original.

trand Goutorbe, voir Alarie et coll., 2008) dans le cadre du cours Évaluation environnementale et planification de projets donné par Michel Gariépy, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Ce premier travail visait à élaborer une stratégie, ainsi que des indicateurs, qui permettraient d'évaluer deux enjeux touchant à un projet d'aménagement particulier, et ce, dans l'esprit du développement durable. Nous avons choisi d'étudier le projet de réaménagement du complexe Turcot parce que l'envergure, ainsi que la variété et la portée de ces impacts potentiels, positifs comme négatifs, nous ont interpellés. Des multiples enjeux qui sont ressortis, nous avons choisi de traiter plus spécifiquement de l'expropriation et de l'intégration urbaine parce que ceux-ci avaient été traités de manière marginale dans l'élaboration du projet, mais qu'ils apparaissaient comme étant primordiaux pour divers acteurs. Comme nous en avons parlé en introduction de cette recherche dirigée, cette étude exploratoire nous a permis de constater que de nombreux participants au processus d'évaluation d'impact environnemental usaient du concept d'intégration dans leurs mémoires et que ce thème monopolisait une grande part du débat public entourant les nouvelles infrastructures. Cela nous a aussi permis de voir que ces acteurs n'en parlaient pas toujours dans le même contexte, qu'ils pouvaient y adjoindre un vaste éventail d'éléments du territoire et traiter ces éléments à diverses échelles. Puisqu'à l'issue de cette recherche ont été trouvées des pistes intéressantes pour mieux cerner cette dynamique complexe qu'est l'intégration concernant les infrastructures routières en milieu urbain, et que demeurait l'impression que ce sujet méritait d'être traité plus en profondeur, nous avons choisi de poursuivre notre étude du sujet et d'orienter ce travail en ce sens. Précisons que la question que nous nous posons plus spécifiquement dans le cadre de cette nouvelle recherche menée individuellement est la suivante : ***quelles sont les différentes conceptions de l'intégration concernant les infrastructures routières en milieu urbain qui sont véhiculées dans le discours des acteurs impliqués dans les processus d'évaluation d'impact environnemental à Montréal ?*** Complémentairement, nous souhaitons savoir quels types

d'acteurs privilégient ces conceptions et s'il y a un lien entre la conception d'intégration privilégiée et le modèle d'équipement mis de l'avant par ceux-ci. Nous souhaitons aussi voir si les approches des acteurs diffèrent de celles en vogue lors de l'implantation des premiers équipements.

Puisque nous aspirons à peindre un portrait extensif, mais actuel des approches montréalaises en ce domaine et que nous désirons vérifier s'il y a des constantes d'un projet à l'autre, nous avons choisi d'effectuer une analyse du discours autour de quatre projets de réaménagement récents : le complexe Turcot (2009), la rue Notre-Dame (projets de 2002 et 2008) et l'autoroute Bonaventure (2010). Le présent chapitre vise donc à présenter ces projets ainsi que les raisons pour lesquelles nous les avons choisis, mais surtout à expliciter la manière dont nous avons structuré notre cueillette d'information, et notre analyse du discours concernant l'intégration de ces équipements pour répondre à notre question principale de recherche et les sous-questions que nous avons énoncées ci-dessus.

3.2 Le choix des ressources documentaires et autres sources

Comme nous l'avons abordé dans notre cadre théorique et conceptuel, l'intégration des grands équipements pourrait bénéficier d'une approche participative renouvelée. Bien qu'il nous est impossible de vérifier si l'implication d'une pluralité d'acteurs en amont aurait pu contribuer à la conception de projets différents et que la question de la participation n'est pas le sujet de cette recherche, il nous semblait tout de même approprié de nous servir des outils que le BAPE, l'OCPM et Convergence nous offrent actuellement pour examiner quelle vision de l'intégration urbaine est véhiculée dans ceux-ci.

Parmi tous les mémoires déposés, nous avons d'abord tenté d'évaluer lesquels abordaient les questions qui nous intéressent en cherchant un certain nombre de mots clefs⁸ provenant essentiellement de notre grille d'analyse (voir tableau 2, page 45) à l'aide d'un logiciel informatique. Les quelques groupes n'ayant soumis qu'une série de diapositives (PowerPoint) ou un texte manuscrit ont conséquemment été rejetés d'emblée. Une fois notés les mots ou expressions liés, nous avons effectué une sélection liée à la variété de dimensions considérées et à leur originalité. Noter que nous avons remarqué que le degré de conviction avec laquelle les acteurs traitaient de la question de l'intégration était variable. Si la majorité abordait l'intégration en faisant référence à une ou des dimensions et échelles territoriales, d'autres ne faisaient que mentionner ce terme en vogue sans l'étoffer. Nous avons exclu d'emblée de notre recherche cette catégorie d'acteurs. Ainsi, nous avons concentré notre analyse sur les mémoires où le mot intégration ou ces variantes étaient présents et où l'on abordait une pluralité de dimensions ou un choix original de dimensions négligées⁹ par les autres participants. Nous avons ensuite déterminé, de manière arbitraire, que nous analyserions environ 15 à 20 mémoires par consultations (environ 20 % du total des mémoires). Dans cette sélection, nous avons aussi donné une priorité aux quelques acteurs récurrents parce que nous avons aussi comme objectif de vérifier s'il y avait des changements de position et des apprentissages d'un projet à l'autre. Puisque nos recherches préalables nous avaient fait voir qu'il existe un antagonisme scalaire dans ce domaine et que nous désirions faire ressortir une pluralité de visions de l'intégration, nous avons classé les acteurs selon 5 échelles d'intervention et nous avons sélectionné un nombre similaire de participants dans chacune de ces catégories. Voici ces catégories :

- Institutions, associations ou groupe agissant à une échelle nationale, provinciale ou régionale (incluant les groupes syndicaux, environnementaux et politiques).
- Organisme municipal ou d'arrondissement (incluant la commission scolaire et les partis politiques locaux).

- Organisme local ou communautaire (incluant les groupes créés pour s'opposer au projet)
- Citoyens ou compagnies (tout citoyen, incluant les experts et professionnels de l'aménagement) provenant de n'importe quelle municipalité touchée par les projets.
- Citoyens ou compagnies du ou des quartiers adjacents.

Pour avoir une vision plus complète de la situation, en plus des mémoires déposés par ces acteurs, nous nous sommes penchée sur les études d'impacts ou documents produits pour présenter les projets par le MTQ, la Ville de Montréal et la Société du Havre. Nous avons finalement étudié les rapports de l'OCPM, du BAPE et de Convergence (engagé par le MTQ pour le projet Notre-Dame 2008) pour voir quelle place les différents organismes et commissions réservent à la question de l'intégration.

Afin de compléter notre problématique, en plus de la recherche dans les publications spécialisées, nous avons consulté les écrits produits par des organismes divers qui portent sur le réaménagement des infrastructures autoroutières. Nous avons pris en compte les témoignages et mémoires publiés dans les médias ainsi que sur le site internet des organismes tel que le GRUHM ou mobilisation Turcot. Finalement, nous avons aussi poursuivi notre réflexion en assistant à la rencontre préparatoire et au dévoilement des projets de la charrette en urbanisme *Un air d'échangeur*¹⁰ à l'UQAM et à

⁸ Intégration, intégré, intégrer, requalification, requalifier, perméabilité, friche, fragmentation, consommation d'espace, désenclavement, enclavement, bruit, détérioration sonore, perspective, visuel (le), paysage, entrée de ville, territoire, quartier, (et les mots fleuve et port pour les projets Notre-Dame).

⁹ Par dimensions négligées, nous entendons les dimensions qui ont été abordées par peu d'acteurs, tel que la consommation d'espace, la fragmentation ou les perspectives visuelles, mais qui le furent tout de même suffisamment par quelques acteurs dans chaque études de cas pour retenir notre attention.

l'atelier sur la requalification des autoroutes en milieu urbain *Autoroutes urbaines d'aujourd'hui et de demain* organisé par la DSP¹¹ et à la présentation du projet alternatif Turcot 375¹² par Pierre Gauthier et Pierre Brisset. Nous avons aussi assisté à plusieurs soirées d'information et d'audiences publiques concernant le projet Turcot.

3.3 Les études de cas

3.3.1 Les critères de sélection pour les études de cas

Le cœur de cette recherche porte sur les quatre projets de réaménagement d'infrastructures routières en milieu urbain suivants : les deux dernières propositions d'aménagement pour la modernisation de la rue Notre-Dame (2002 et 2005-2008), le projet pour le complexe Turcot de 2009, et la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure présentée en 2010. Ces trois cas ont été présélectionnés pour les raisons suivantes :

- L'infrastructure originale a été mise en place dans la même logique de développement, dans les années 1960.
- L'équipement a fait récemment l'objet de propositions d'aménagement par les autorités responsables.
- La proposition d'aménagement a fait l'objet d'audiences publiques après avoir été soumise à une évaluation d'impact.
- Le réaménagement de l'infrastructure permet la requalification d'espaces adjacents laissés en friche ou abandonnés depuis l'aménagement de la première infrastructure.
- En plus de devoir s'insérer dans un milieu urbain construit, l'équipement traverse ou longe un élément infrastructurel ou naturel d'intérêt (canal, port, falaise, fleuve) donc présente une difficulté supplémentaire d'intégration.

- À première vue, les trois contextes d'insertion présentent assez de différences pour permettre de vérifier la validité des dimensions formulées (voir démarche itérative en page 41-42).

Notez que l'étude du projet de Notre-Dame 2008 ne faisait pas partie de notre plan de recherche initial, car celui-ci n'avait pas fait l'objet d'une évaluation d'impact et d'audiences publiques du BAPE (critère 3). Toutefois, puisque ce projet a fait objet d'une consultation menée précisément sur la question de l'intégration, nous avons cru qu'il était approprié de nous y attarder. La section qui suit permet de mieux saisir les divers enjeux et les caractéristiques particulières de chacun des cas que nous avons choisis.

3.3.2 Spécificités et intérêt de chacun des cas :

A- La rue/boulevard Notre-Dame

Le long segment visé par le réaménagement de la rue Notre-Dame parcourt diverses zones aux caractéristiques physiques et fonctionnelles différentes. Ce qui, sur le plan de l'intégration, constitue un défi en soit. Les travaux devraient porter sur l'extrémité Est de l'autoroute tunnel 720, c'est-à-dire de la rue Amherst à l'ouest, jusqu'à l'autoroute 25 à l'est en passant par l'axe Souigny. Plus précisément, le projet traverse le secteur Sainte-Marie (quartier Centre-Sud, arrondissement Ville-Marie), puis le secteur Hochelaga-Maisonneuve, ensuite le secteur L'Assomption, et finalement le secteur Souigny (arrondissement Mercier-Hochelaga-

¹⁰Du 27 février au 2 mars à l'UQAM, [http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Programme_Charette_urbanisme.pdf]

¹¹Atelier présenté le 3 avril 2009 au Holiday Inn sélect, Montréal [<http://www.santepub-mtl.gc.ca/Environnement/evenement/>]

¹²Présenté le 25 mars 2010 dans les locaux de la DSP, [<http://www.resomtl.com/docs//Turcot%20375250310Final.pdf>]

Maisonneuve). Le projet de neuf kilomètres passe aussi sous le pont Jacques Cartier, le viaduc du Canadien Pacifique (rue du Havre) ainsi que le viaduc du Canadien National (rue Sainte-Catherine).

En plus de la question de redonner l'accès visuel sur le port et le fleuve, le projet de réaménagement

agers un environnement attrayant, où les niveaux de bruit, la qualité de l'air, l'architecture et les aménagements paysagers ont tous fait l'objet d'une attention particulière. (MTQ et Ville de Montréal, 2005)

B - Le complexe Turcot

Figure 1. Vue aérienne du tracé modernisé de la rue Notre-Dame vers l'est



Source : MTQ et Ville de Montréal, 2005

ment implique aussi le déplacement de la gare de triage Longue-Pointe (CN) et la requalification des espaces vacants dans l'axe du prolongement du boulevard L'Assomption (site de l'ancienne fonderie). Notez que seulement dans la dernière décennie, cette voie a fait l'objet de deux projets : l'un proposé par le MTQ seulement (2002) et l'autre par le MTQ et la Ville de Montréal (en 2005-2008). Selon le MTQ et la Ville de Montréal ce dernier projet de modernisation de la rue Notre-Dame :

[...] comporte en outre un investissement important dans la qualité des aménagements, dans le développement de nouveaux espaces publics, comme l'unification des parcs Morgan et Champêtre, et la mise en valeur du parc Bellerive, et, enfin, dans la création ou la préservation d'aires patrimoniales telles que le Pied-du-Courant et la Tonnellerie.

Et

[...] en lien avec son milieu, ce projet permet d'offrir aux résidents et aux us-

Le projet de réaménagement du complexe Turcot inclus, en plus de la reconfiguration de l'échangeur du même nom, celui des échangeurs Angrignon, Montréal Ouest et de La Vérendrye ainsi que les tronçons de l'autoroute 15 et 720 qui les joignent (voir les éléments en rouge dans la figure 2). Comme notre étude de cas exploratoire a permis de le constater, l'absence de stratégie d'intégration de la structure actuelle dans le milieu a eu des impacts importants dans le tissu urbain environnant pendant les 45 dernières années. De plus, puisque l'usage de la gare de triage a été abandonné en 2003 et que la vocation du Canal Lachine a changé, le contexte d'insertion du nouvel échangeur se voit modifié de manière significative par rapport au projet des années 60.

Le nombre très important et la diversité des acteurs qui ont participé aux audiences publiques ainsi que les vifs remous, colloques, ateliers et charrettes ainsi que les projets alternatifs (par un groupe d'experts et par la Ville) que ce projet a provoqués rendent aussi l'étude de ce cas particulièrement attrayante. La demande spécifique de reconsidérer la question de l'intégration urbaine présentée par le Maire Tremblay (Corriveau, 2008), ainsi que la lettre signée par 42 experts, représentants de groupes locaux et citoyens (envoyée au maire et ministres du Transport et de l'Environnement ainsi qu'aux médias)¹³ demandant que le projet de réfection de l'échangeur Turcot soit réévalué pour une meilleure intégration à l'environnement urbain, au réseau de transport

¹³[http://www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Lettre_collective-une_occasion_unique_17_mars_2009.pdf] et [<http://www.cyberpresse.ca/place-publique/opinions/cyberpresse/200903/24/01-839800-echangeur-turcot-faire-mieux.php>]

régional et aux préoccupations de la population, ont aussi contribué à notre intérêt.

C- L'autoroute Bonaventure

Cette infrastructure ainsi que sa voisine ferroviaire constituent d'importantes entrées de ville, mais aussi des barrières entre les secteurs du faubourg aux Récollets et Griffintown. Le potentiel de ce projet en termes de restructuration urbaine, de développement immobilier, et d'amélioration de l'attrait de cette entrée de ville et des abords du bassin Peel en fait un objet d'étude pour le moins approprié.

De plus, il nous a paru à propos d'examiner quelle place occupe dans le discours l'arrimage avec les aménagements proposés récemment dans les quartiers voisins, tel que ceux proposés par Devimco pour Griffintown. Notons que ce projet est la première phase d'un plus grand projet qui en comporte trois et qui concerne l'ensemble de l'autoroute Bonaventure. Il sera donc intéressant de voir quelle attention est portée par les divers acteurs à l'arrimage du projet à la ville, mais aussi à l'articulation entre chacune des phases.

Figure 3. L'échangeur actuel et l'ancienne gare de triage



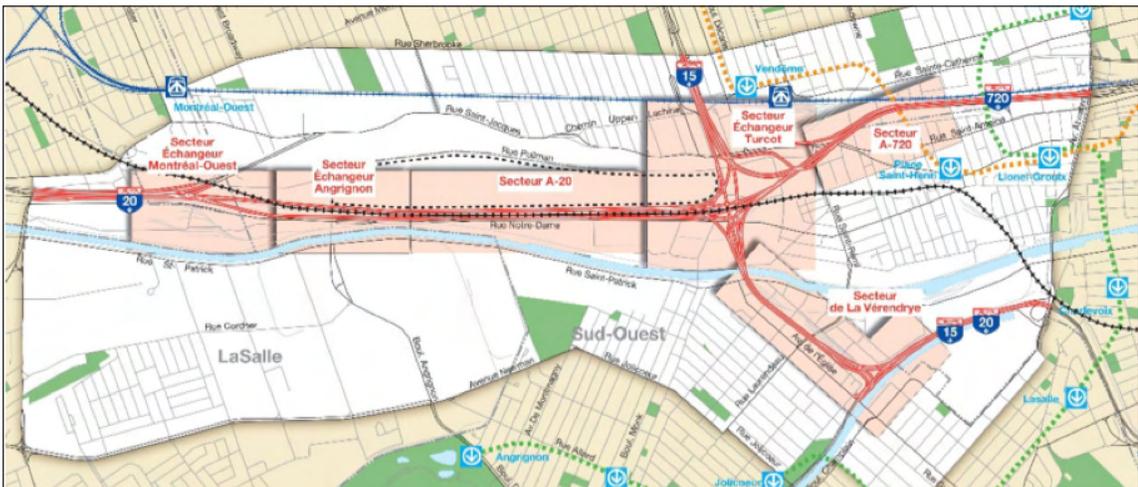
Source : MTQ, 2009

Figure 4. Secteur visé par la phase 1 du projet de la Société du Havre de Montréal



Source : MTQ, 2009

Figure 2. Territoire d'étude du MTQ pour le complexe Turcot



Source : MTQ, 2009

3.4 La grille d'analyse

Les étapes préliminaires

Que l'usage du mot intégration soit fait de manière structurante, référentielle ou générique dans les mémoires, celui-ci n'est que très rarement défini de manière explicite. L'un des seuls acteurs à cerner un peu mieux le concept dans son mémoire est Pierre Gauthier, que nous avons d'ailleurs cité dans notre cadre théorique et conceptuel. Suite à ce constat, nous avons cru nécessaire de développer une grille d'analyse contenant tous les éléments interpellés en relation avec le mot intégration¹⁴ et qui nous aiderait à comprendre en quoi consistent les diverses conceptions de l'intégration. Pour ce faire, nous avons débuté en examinant ce qui pouvait nous être à nouveau utile dans la première grille développée lors de notre très féconde première exploration collective dont nous avons fait mention auparavant. Pour élaborer cette première grille d'indicateurs, nous nous étions d'abord appuyés sur nos observations et réflexions autour du complexe Turcot actuellement en place et le projet du MTQ présenté en 2008. Nous avons donc utilisé une approche principalement inductive.

Toutefois, pour améliorer notre compréhension et notre manière d'exposer les phénomènes observés ainsi que consolider notre grille, nous avons dès lors fait appel à des écrits scientifiques. Nous nous sommes donc nourris de travaux tels que le tableau du CERTU présenté en Annexe I qui offre une bonne synthèse de l'éventail des dimensions du territoire qui peuvent être prises en

compte dans de nouvelles approches de conception intégrée. Cette approche complémentairement déductive nous a confirmé que nos préoccupations étaient partagées et que les observations et réflexions menées jusque-là étaient valables. Ces travaux nous ont aussi offert de bonnes pistes de recherche concernant les «*dysfonctionnements urbains*» dus aux grands équipements : coupures urbaines, difficultés de franchissement, exposition aux nuisances, espaces publics dégradés, carence en transport en commun, etc. Cette première exploration s'est donc accompagnée d'un débroussaillage conceptuel. Nos premières recherches visaient surtout à faire ressortir et définir les concepts utilisés pour traiter d'intégration urbaine ou de relation entre territoire et infrastructure. En plus des éléments tirés de la grille du CERTU, nous avons examiné les concepts d'effet structurant, d'enclavement, de perméabilité (porosité), de consommation d'espace, de requalification du tissu, de paysage urbain (à différentes échelles de perceptions), de perspectives visuelles, d'expérience du piéton, d'accessibilité aux centralités (ou «*marchabilité*»), de design des infrastructures et de leur emprise de transition de la circulation de l'autoroute au milieu de vie de réseau, de territoire et bien sûr, d'intégration. Cette étape nous a permis d'évaluer la pertinence de ces concepts, de saisir la spécificité de chacun d'entre eux et de retenir ceux qui participent ou rendent difficile l'intégration de l'équipement au territoire et font donc partie du prisme de l'intégration urbaine pour un équipement routier. À partir des informations recueillies dans ce processus, nous avons produit la grille d'indicateurs (voir tableau 1).

¹⁴Le mot intégration et ces déclinaisons : intégrer, intègre(nt), intégré(e, es).

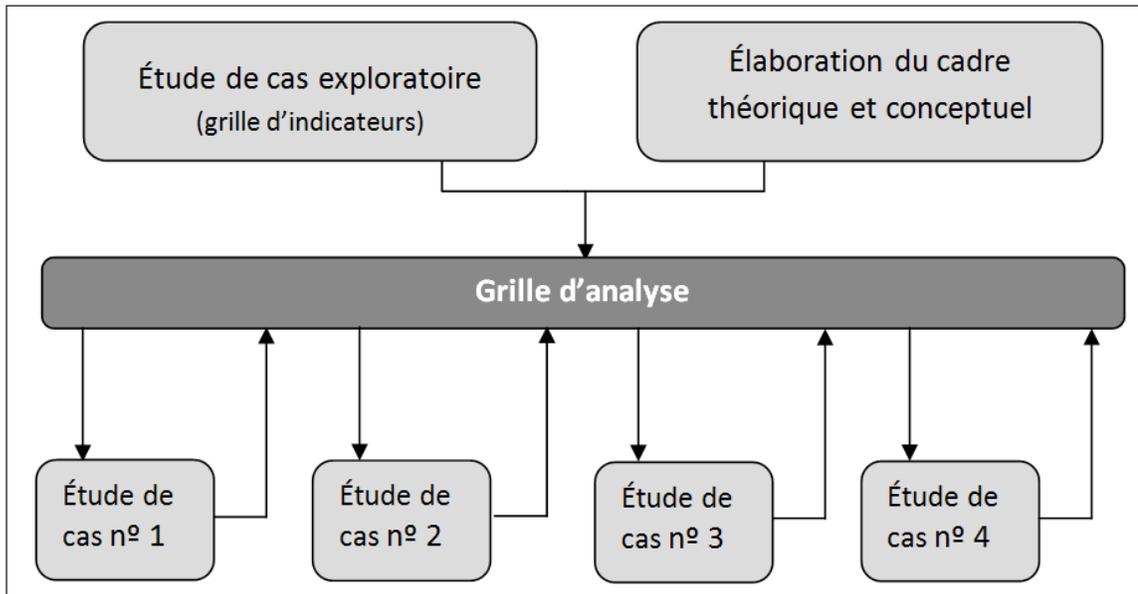
Tableau 1. Grille d'indicateurs (Alarie et coll. 2008)

Thèmes	Indicateurs	Critères	Territoires
« Barrière physique » et désenclavement	Perméabilité du tissu	<ul style="list-style-type: none"> • Voies transversales (quantité, qualité - piéton et vélo, échelle, localisation, concentration, lien entre les quartiers et les arrondissements) • Flexibilité : possibilité d'intégrer d'autres projets de développement et d'autres moyens de transport (potentiel de requalification) 	Tout le corridor aux alentours des autoroutes
Optimisation de la consommation d'espace	Indicateur fragmentaire	<ul style="list-style-type: none"> • Occupation et usage du sol • Emprise au sol (en m²) • Espaces résiduels (en Nb et m²)/ espaces utilisables • Emplacement, répartition et concentration des zones déstructurées • Friches existantes et à prévoir 	Tout le corridor aux alentours des autoroutes
	Indicateur de requalification du tissu	<ul style="list-style-type: none"> • Planification de la requalification des friches autoroutières • Planification de la requalification des friches industrielles, incluant la cour de triage et la zone à proximité du canal (Saint-Patrick) • Mise en valeur de la falaise Saint-Jacques et du canal Lachine 	Secteur autour de l'infrastructure et le terrain en haut de la falaise (terrain du futur hôpital) et secteur Cabot élargi
Intégration paysagère	Perspectives visuelles	<ul style="list-style-type: none"> • Courte portée : au niveau de la rue • Moyenne portée : quartiers adjacents, entrées de quartier • Longue portée : entrées de ville (pont Champlain et aéroport P.E.Trudeau) 	Délimitation du territoire après inventaire des vues
	Aménagement de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité de l'emprise (aspect visuel et ambiance) 	À proximité de l'infrastructure

Bien que cette grille touche à l'intégration d'un équipement routier en milieu urbain, les objectifs de la recherche qui a donné forme à cette grille d'indicateur diffèrent largement des objectifs de la recherche qui nous occupe ici. Pour cette dernière, nous avons donc récupéré les informations pertinentes, nous avons poussé plus loin nos observations ainsi que notre recherche théorique et nous avons produit une nouvelle grille adaptée à l'analyse du discours des divers acteurs sur les équipements routiers, le territoire et leur intégration mutuelle. Avant de présenter et expliquer chaque élément de cette grille d'analyse adaptée

et finale (Tableau 2), il nous faut préciser que nous avons apporté une attention particulière à vérifier la validité de la grille. Par l'utilisation et le croisement (ou triangulation) des études d'impact, des mémoires déposés lors des consultations publiques et des rapports écrits à la suite de ceux-ci, nous avons testé les variables présélectionnées et les avons révisées en cours de route. Tel qu'illustré dans le schéma suivant (fig. 5) la vérification de la cohérence des critères et de leur validité s'est faite tout au long du processus par une démarche itérative.

Figure 5. Méthode de construction et de validation de la grille d'analyse.



Cette démarche itérative a aussi permis de conditionner le contenant à partir du contenu. Ainsi, au fil de nos lectures nous avons ajouté des catégories pour pouvoir classer les interventions des participants qui faisaient référence au lien entre l'équipement et son environnement. D'une étude de cas à l'autre, l'outil qui a permis de recueillir et classer les éléments marquants du discours des acteurs est devenu une synthèse des références territoriales que les acteurs sélectionnés ont évoquées dans leurs écrits. Cette grille constitue donc à la fois un outil d'analyse du discours et une synthèse de toutes les références territoriales.

Cette grille devait initialement servir à recueillir les citations où était utilisé le mot intégration. Nos premières lectures nous ont cependant permis de constater que l'usage du concept d'intégration était très inégal. Chez les experts de l'aménagement et les maîtres d'ouvrages, son usage est fait dans des contextes divers et est plutôt fréquent. Toutefois, nous avons pu voir que chez les autres acteurs la fréquence de son usage était moins importante, que le mot était utilisé souvent de manière plus générique et que son niveau d'inclusivité variait de manière importante d'un participant à l'autre. Un grand nombre des utilisations du mot intégration se faisaient pour signifier qu'un élément lié au milieu récepteur (X) devrait être considéré pour

concevoir le nouvel équipement (Y) ou que telle partie ou tel aspect de l'équipement (Y) devraient être considérés dans l'aménagement de cet espace urbain (X). La nature des éléments interpellés variait beaucoup. On parlait autant de composantes du territoire, d'impacts potentiels sur celui-ci ou sur l'environnement au sens large, de composantes de l'infrastructure, de dynamiques de déplacement, que de plans ou de lois. Aussi, nous avons remarqué que les éléments inclus dans notre grille étaient mobilisés par beaucoup d'acteurs sans que ne soit nécessairement utilisé le mot intégration à chaque fois. La mobilisation de ces concepts se faisait cependant toujours dans l'idée de «[...] l'établissement d'une interdépendance plus étroite entre les parties [...]» (Lalande, A. in Merlin, P. & Choay, F. 2005). Les parties étant le territoire (X) au sens morphologique, politique, légal et l'équipement (Y) au sens technique et formel. Ainsi, nous avons compris que ce n'était pas seulement au travers de l'analyse des usages du mot intégration que nous pourrions comprendre les diverses conceptions de l'intégration, mais surtout au travers du discours sur le territoire et l'équipement. Notons que ce choix se trouvait notamment en accord avec ce que nous avons retenu de nos lectures sur l'intégration et que nous avons soulevé dans notre cadre théorique

et conceptuel : un processus d'intégration adéquat nécessite une connaissance approfondie du contexte d'implantation de l'équipement (voir section 2.4). Ainsi, nous avons choisi de relever tout élément du discours qui portait sur le territoire, l'environnement ou l'interrelation entre l'équipement et le territoire mentionné dans les mémoires, que l'acteur ait fait mention ou non du mot intégration dans cet extrait¹⁵. Puisqu'il s'agit du principal outil d'analyse que nous avons développé au cours de cette recherche et que certaines dimensions peuvent paraître équivoques, nous avons cru important de préciser en quoi consiste chacune des dimensions et de donner quelques exemples pour les illustrer. C'est à cet objectif qu'est vouée la section suivante.

Les types de dimensions territoriales entrant dans l'intégration des équipements routiers

Comme nous l'avons soulevé dans notre cadre théorique et conceptuel, la question des échelles territoriales est aussi primordiale lorsque nous traitons d'intégration. Afin de tenir compte des échelles et combinaisons d'échelles mobilisées par les acteurs, nous avons structuré notre grille d'analyse selon les échelles auxquelles les dimensions territoriales ont été interpellées (voir Tableau 2). Ainsi, nous avons regroupé les dimensions qui sont principalement ressenties à l'échelle

des quartiers riverains de l'infrastructure dans la catégorie « dimensions locales ». Si celle-ci peut apparaître incomplète, c'est que bon nombre des questions locales sont aussi comprises dans notre deuxième catégorie de dimensions pluriscales. Par pluriscale, nous entendons des aspects du territoire qui peuvent être évoqués à plusieurs échelles ou, s'ils sont intégrés ou négligés, ont des impacts à plus d'une échelle territoriale. Par exemple, par la notion de réseau nous pouvons tout autant traiter des réseaux viaires locaux, du réseau des parcs urbains ou des réseaux d'infrastructures autoroutières régionales. Notons toutefois qu'il est aussi possible d'aborder ces dimensions en ne traitant que d'une seule échelle. Cette subdivision permet donc de vérifier, entre autres choses, si les acteurs se concentrent sur quelques enjeux, s'ils ont une vision élargie ou étroite du territoire, s'ils traitent de ces enjeux dans toute leur complexité, s'ils abordent le territoire dans une logique de réciprocité, ou s'ils privilégient une échelle de préoccupation par rapport à une autre et, si tel est le cas, quelle est l'échelle considérée en priorité. Cela nous permet aussi de voir s'il y a des combinaisons d'enjeux qui sont indissociables pour certains acteurs ou s'ils croient que certaines interconnexions entre les dimensions seraient souhaitables.

¹⁵Souignons encore une fois que chacun des acteurs sélectionnés devait avoir fait l'usage du mot intégration ou de l'une de ces déclinaisons à au moins une occasion dans son mémoire pour être considéré dans la recherche.

Tableau 2. Grille d'analyse finale (Pour un exemple de grille remplie, voir Annexe II)

Projet :			
Acteurs :			
Types de dimensions	Dimensions spécifiques	Citations comprenant le mot intégration	Citations touchant à ces dimensions, mais ne comprenant pas le mot intégration
3.4.1 Dimensions locales	A -- Perméabilité de l'infrastructure et désenclavement		
	B -- Fragmentation et consommation d'espace		
	C - Revalorisation et requalification des espaces et quartiers riverains		
3.4.2 Dimensions pluriscales	A - Intégration aux autres réseaux urbains en place		
	B - Flexibilité : intégration des projets en cours ou planifiés		
	C - Intégration paysagère et esthétique		
	D - Qualité de l'environnement et santé		
	E - Concordance avec documents gouvernementaux		
	F - Durabilité : discours se basant sur l'interrelation entre les dimensions du développement durable		
Position ou requête	Position générale, approche de prédilection ou élément(s) priorisé(s).		

3.4.1 Dimensions locales

Selon plusieurs mémoires consultés, il est impératif de prendre davantage en considération l'espace local lors de l'aménagement des infrastructures de transport en milieu urbain. L'état de désolation dans lequel ont été laissés les abords des équipements depuis les années soixante parle de lui-même. Ainsi, développer le territoire avec cohérence commencerait par porter une atten-

tion à ces lieux et non-lieux et par y prévoir des interventions ponctuelles ou une succession d'interventions qui iraient jusque dans les quartiers riverains. Les idées recueillies qui établissent un lien entre infrastructure et territoires locaux sont classées selon les trois dimensions suivantes :

- A - Perméabilité de l'infrastructure et désenclavement
- B - Fragmentation et consommation d'espace
- C - Requalification des espaces riverains

A - Perméabilité de l'infrastructure et désenclavement

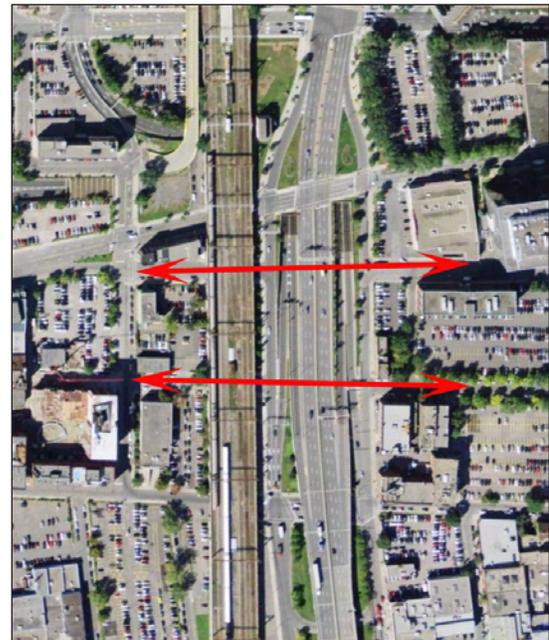
Par cette dimension, nous cherchions à regrouper toutes les interventions qui font référence à ce qui limite l'accès et les déplacements à l'échelle locale autour et au travers de l'infrastructure, entrave donc l'usage et l'appropriation de l'espace urbain et repousse la fréquentation de celui-ci. Nous avons ici à l'esprit qu' : «[...] une infrastructure tout en reliant un point à un autre de la ville peut aussi en marginaliser d'autres.» (Toussaint et Zimmermann, 1998, p.93). Cette dimension se traduit par différents concepts et les conséquences qui y sont associées. Un bon exemple est celui de l'effet de coupure que Vivre en ville soulève éloquemment dans son mémoire déposé dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame en 2002 :

Il a été démontré qu'un trafic routier très intense pouvait perturber la vie d'une communauté. Dans un travail de recherche bien documenté réalisé en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré que l'accroissement des volumes de trafic allait de pair avec une diminution des contacts sociaux dans les rues. Là où le trafic a engendré un effet de coupure au sein d'une communauté, celui-ci inhibe la vie quotidienne des riverains et des piétons, et pose des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent. Il semble également que l'effet de coupure puisse influencer le choix du mode de déplacement, car l'impression de barrière qui se dégage d'une route amène les riverains à estimer qu'ils ne sont plus en sécurité lorsqu'ils font de la marche à pied ou de la bicyclette (The Institution of Highways and Transportation, 1997). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très fréquentées peut entraver l'accès à divers équipements ou services essentiels comme les commerces, les services de santé, les aires de détente ou les parcs publics (Public Health Alliance, 1991). (Vivre en Ville, 2002, p.10)

L'idée de barrière, en tant qu'obstacle au mouvement (Cowan, 2005, p.26) peut aussi être interpel-

lée pour aborder cette question. Précisons que nous avons associé perméabilité et désenclavement pour former une seule dimension parce que ce qui crée l'enclavement est simplement la combinaison de plusieurs éléments imperméables. Qu'ils soient naturels ou aménagés, parce qu'ils sont difficilement franchissables, ces éléments combinés contribuent à l'isolement de zones et parfois de quartiers entiers. Nous avons recueilli plusieurs commentaires faisant état d'inquiétude quant au renforcement de l'enclavement de certains secteurs par les nouveaux projets ou de l'absence de volonté de réparer les effets de l'enclavement créés par la première infrastructure. Notons que ces commentaires touchaient à ce qui entrave ou améliore la communication d'un côté à l'autre de l'équipement autoroutier, et ce, autant pour les automobilistes, les cyclistes que les piétons. En résumé, il s'agit de commentaires en accord avec l'idée selon laquelle il faut conserver «la possibilité effective de rencontre» (Jacques Lévy cité par Gourdon, 1999, p. 61) et que «Barriers in downtowns should be removed, not buried.» (Lockwood, 2009, p.165).

Figure 6. Voies qui sont actuellement coupées par l'autoroute Bonaventure et qui pourront être reconnectées



Source : Google Earth retravaillée par G.T, 2011

Figure 7. Illustration permettant de visualiser cinq secteurs qui sont enclavés par la présence des infrastructures autoroutières, la falaise ou le canal et qui gagneraient à être desservis par un réseau viaire local plus adéquat



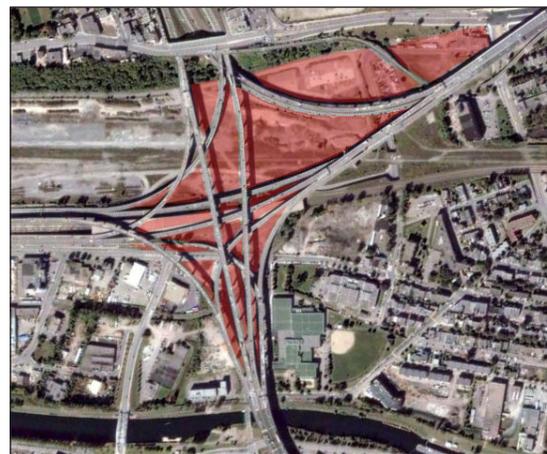
Source : Google Earth retravaillée par G.T, 2011

B - Fragmentation et consommation d'espace

Complémentairement aux effets d'imperméabilité et d'enclavement, les infrastructures autoroutières et leur croisement de bretelles et de zones tampons participent aussi au découpage de l'espace urbain en de multiples parties. Un trop grand morcellement ou l'élaboration de projet au gabarit démesuré peut rendre certains terrains difficilement utilisables. Bien que cette dimension soit très proche des questions de perméabilité et de désenclavement, nous n'appuyons pas ici sur l'accessibilité des espaces, mais plutôt sur le gaspillage d'espace qui découle de certains usages ou configurations infrastructurelles. Par gaspillage, nous entendons le morcellement rendant impossible un redéveloppement continu et cohérent et amenant l'isolation et la sous-utilisation d'une partie du territoire. Dans la littérature, ces espaces sont souvent qualifiés de résiduels ou de «junk-spaces» (Rem Koolhaas, in Mangin, 2004, p.100). Certains citoyens les appellent dans leur mémoire «des zones mortes ou dites no man's land» (Comité du 780 Saint-Rémi, 2009, p.6). Selon Mangin, ces espaces ne sont pas que des interstices ou des fragments de territoire, mais surtout le résultat d'une superposition d'interventions territoriales : «À la sectorisation progressive du territoire, s'ajoute un espacement croissant entre les objets et les gens, un vide "sans qualité" ni raison apparente» (Mangin, 2004, p.100). Ces «vides programmés» sont le «résultat de l'accumulation de normes, de ratios, de règlements, d'habitudes paresseuses, il se retrouve à toutes les échelles en l'addition de

ce que Christian Devillers appelle "l'opacité des rapports abstraits"» (Mangin, 2004, p.102). Aussi, comme les projets amènent souvent leur lot d'expropriations résidentielles, commerciales ou industrielles nous constatons que «les transports occupent une place soustraite aux autres usages» (Merlin, 1984, p.77). Dans l'optique où «l'espace public est une ressource limitée et souvent rare, notamment dans les zones urbaines» (Boiteux, 2001, p.66) et que les autoroutes consomment énormément d'espace (Lynch, 1991, p.101), il est important de nous demander si nous choisissons les solutions de transport et d'aménagement

Figure 8. Illustration de la fragmentation du tissu urbain entre les bretelles de l'échangeur Turcot actuel où nous dénombrons environs 22 morceaux de territoire dont quelques uns servaient auparavant de stationnement mais qui demeurent tous sans vocation depuis plusieurs années



Source : Google Earth retravaillée par G.T, 2011

qui permettent d'exploiter de manière optimale le territoire. Cette dimension se traduit dans les mémoires par des commentaires sur l'emprise au sol de l'infrastructure projetée, l'observation du nombre de fragments entre les bretelles qui sont trop isolés pour être requalifiés (voir fig. 8), ou par l'usage limité qui est possible pour ces espaces.

C- Revalorisation et requalification des espaces riverains

Selon un grand nombre de mémoires, en plus de prendre en compte l'accessibilité et la consommation d'espace des infrastructures que l'on met en place, il faut nous assurer que désormais le développement des secteurs riverains ne sera pas laissé au hasard. L'implantation d'un nouvel équipement est une formidable opportunité de remettre en état ces espaces. Comme nous l'évoquons dans notre problématique, on ne peut cependant compter sur l'effet structurant de la nouvelle infrastructure pour que les espaces vacants à proximité des nouveaux équipements soient requalifiés. Les participants aux consultations publiques ne connaissent sans doute pas les écrits d'Offner évoqué précédemment à ce sujet, mais ils ont tout de même pu constater que les quartiers bordant les infrastructures routières ont périclité depuis les années soixante. Beaucoup d'acteurs souhaitent donc que les erreurs du passé ne soient pas reproduites et que des stratégies soient mises en place afin que le développement que l'on désire trouver sur les différentes zones adjacentes prenne réellement forme. Dans certains quartiers,

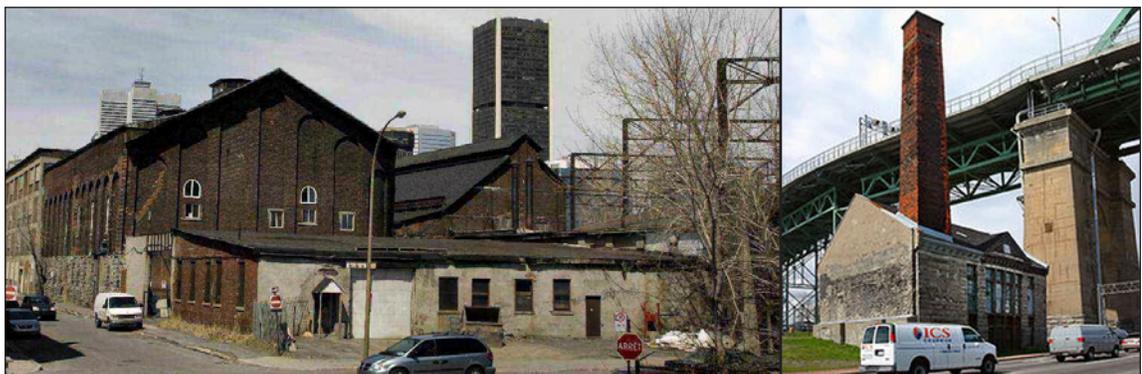
des tentatives de requalification ont déjà été amorcées et comme le mentionnent certains acteurs, il est important de s'assurer que les nouveaux aménagements ne nuisent pas non plus à ces efforts. En plus des remarques portant sur les bandes bordant l'équipement et les friches laissées par les anciennes infrastructures routières, nous avons inclus dans cette dimension les propos portant sur les friches industrielles expropriées ou délaissées récemment ou depuis longtemps tels que la cour Turcot (fig.9) ou les abords de la rue Notre-Dame, les espaces vacants de toutes dimensions ou nature, ainsi que les parcelles donnant sur les rues adjacentes qui seront touchées par les nouveaux aménagements. Nous incluons aussi les préoccupations des participants qui touchent à l'impact des aménagements sur la relance économique des artères commerciales adjacentes, les références au patrimoine urbain naturel et bâti (fig. 10 et 11).

Figure 9. Espaces vacants à proximité de l'échangeur Turcot



Source G.T., 2009

Figure 10. et 11. La station Craig et la New City Gas sont de bons exemples d'éléments patrimoniaux que plusieurs participants ont mentionnés et qu'ils souhaitent que l'on préserve



Source : Google Earth retravaillée par G.T., 2011

En bref, tout ce qui concerne le redéveloppement ou la mise en valeur des espaces (vacants ou non) autour du nouvel équipement.

3.4.2 Dimensions pluriscalaires

Selon plusieurs mémoires consultés, il est essentiel de considérer un maximum de dimensions du territoire, mais aussi la pluralité de ces échelles. En plus de cette pluralité, un nombre croissant d'acteurs traitent de l'interconnexion entre les différentes échelles et dimensions. Nous avons choisi de diviser ce thème en six dimensions spécifiques :

- A - Intégration aux autres réseaux urbains en place
- B - Flexibilité (intégration des projets en cours ou planifiés)
- C - Intégration paysagère et esthétique
- D - Qualité de l'environnement et santé
- E - Concordance avec les documents gouvernementaux
- F - Durabilité

A- Intégration aux autres réseaux urbains en place

En accord avec l'affirmation selon laquelle : « *Cities are about being connected and this should be reflected in the street network* » (Lockwood, 2009, p.165), nous souhaitons regrouper les nombreuses questions de raccordements aux réseaux urbains déjà en place tels que le réseau viaire local ou régional, le réseau de transport en général, le réseau de transport en commun, le réseau de pistes cyclables, le réseau piéton, le réseau de parcs, etc. La connexion à ces réseaux peut être examinée à l'échelle du quartier, du secteur de la ville, de la ville dans son intégralité, de la région métropolitaine et même de la province. Il s'agit d'une dimension très axée sur la logistique entre les réseaux fonctionnels, mais qui doit aussi être coordonnée avec l'aménagement. Notons que lorsqu'elle touche au transport cette dimension est aussi interpellée au travers du concept d'intermodalité.

B- Flexibilité (intégration des projets en cours ou planifiés)

Parce que nous n'insérons pas les équipements autoroutiers dans des espaces urbains finis, mais en constante mouvance, et que les connaissances sur notre environnement évoluent constamment, nous croyons qu'il est important de vérifier si les projets de réaménagement sont assez ouverts pour permettre les développements et les ajustements subséquents :

Flexibility is the readiness to adapt to circumstance. It is useful in the face of uncertainty about an appropriate course of action. With complete information and no uncertainty about past, present, or future conditions, flexibility is superfluous. It is only useful in the presence of uncertainty and the expectation of receiving better information in the future (Gifford, 2003, p.165).

Par flexibilité nous entendons donc la capacité des projets d'aménagement à intégrer d'autres projets, déjà planifiés ou faisant l'objet d'études sérieuses, ainsi que les possibilités d'extensions d'éléments déjà en place ou projetés. Les extraits des mémoires recueillis ici concernent donc des projets officiellement en branle ou en cours de conception qui pourraient être encouragés, facilités ou sérieusement complexifiés, voire compromis par le réaménagement de l'infrastructure. Il peut s'agir de projet de transport (ex. : navette aéroportuaire, voir fig.12), d'équipement régional (hôpital ou autre), d'un pôle spécialisé (grappes industrielles), ou de projet d'habitat. Cette dimension, en plus de prendre en compte des projets à plusieurs échelles, prend en compte le développement urbain d'une manière plus prospective.

Figure 12. Carte illustrant les tracés envisagés pour la navette aéroportuaire vers le centre-ville



Source : AMT

C- Intégration paysagère et esthétique

Par leur importante taille et leur large déploiement dans l'espace, les équipements autoroutiers affectent les paysages dans lesquels ils sont implantés. Vu la richesse et la diversité de la documentation en ce domaine, traiter de l'intégration paysagère et des aspects esthétiques des infrastructures n'est pas une mince affaire. Néanmoins, au cours de nos lectures des mémoires nous avons constaté que deux préoccupations, pouvant se situer à différentes échelles, semblaient pousser les acteurs à aborder les questions paysagères et esthétiques de l'infrastructure ou des zones riveraines. Ces deux préoccupations ou intentions sont aussi présentes dans le propos de Rémi Allain lorsqu'il affirme que le paysage «[...] désigne à la fois une réalité et la perception de cette réalité» (Allain, 2005, p.9).

Au niveau local, par l'aménagement d'un équipement mieux adapté au milieu, on parle d'améliorer la perception de l'infrastructure par les résidents riverains (voir fig.13). On vise ici les impacts au niveau visuel, mais aussi au niveau du ressenti, de l'ambiance ou sur ce que certains appellent l'expérience du lieu :

Le fait de creuser ainsi la rue et d'utiliser des remblais entraînera la construction de murs de part et d'autre, d'où une inévitable impression d'écrasement. Piétons et automobilistes devront franchir en succession six structures d'étagement... Une expérience qui s'annonce très désagréable, un concept antiurbain, contraire aux principes élémentaires de l'aménagement d'une ville (Arr. du Sud-Ouest, 2009a, p.16, voir aussi p.40).

En ce qui a trait aux considérations visuelles pour les résidents, les commentaires portaient principalement sur l'obstruction ou le dégagement des perspectives depuis les rues adjacentes à l'équipement ainsi que sur le niveau de proximité et de présence visuelle de la nouvelle infrastructure par rapport à l'ancienne. À cela s'ajoutent les commentaires portant sur les mesures de mitigation qui sont souvent envisagées pour atténuer certaines formes de pollution (visuelle ou atmo-

sphérique) et qui peuvent de prime à bord sembler positives, mais qui induisent parfois, par leur design ou leur gabarit, des effets indésirables sur l'expérience du lieu ou l'accès visuel.

Figure 13. Exemple de perspective visuelle depuis une rue adjacente



Source G.T., 2009

Figure 14. La colonnade et les lampadaires de la rue University sont de bons exemples du mobilier urbain du Quartier international de Montréal souvent cité en exemple par les participants à la consultation sur le projet Bonaventure



Source : QIM, 2011

À un niveau régional, on traite davantage de «l'autoroute comme soutien de l'expérience esthétique de la ville» (Appleyard, Lynch et Myer dans Gariépy et coll., 2006, p.23). Cependant, on laisse rapidement de côté « l'expérience esthétique » des usagers quotidiens provenant de la région de Montréal pour se concentrer sur la perception des visiteurs des autres régions et de l'étranger. On y présente donc l'équipement comme véhicule d'une image métropolitaine, québécoise, et voire même internationale en parlant de «[...] vitrine de notre métropole, frappant l'imaginaire

des visiteurs et des citoyens qui pourront saisir en un coup d'œil la signification de la désignation de Montréal comme ville UNESCO de design» (CCMM, 2010, p.2). Dans les deux cas, on parle d'aménagement de l'infrastructure et de son emprise qui en plus de répondre à des besoins techniques participe à mettre en valeur le paysage. Ces motivations diverses se traduisent néanmoins de manière différente dans la mise en forme, le design de l'équipement et du mobilier urbain (fig. 14) ainsi que dans le choix des œuvres d'art public qui y sont parfois jointes. D'un côté, le design est guidé par un concept tel que le «*sentiment de sécurité*» (DSP, 2009a, p.19) ou «*d'insécurité*» (Arr. du Sud-Ouest, 2009a, p.15) et de «*confort*» (Arr. Mercier Hochelaga - Maisonneuve, 2008, p.13) et de l'autre on parle d'équipements prestigieux et à l'apparence moderne offrant des «*perspectives saisissantes*» (Société du vieux port, 2010, p.4).

D- Qualité de l'environnement et santé

Nous avons d'abord choisi de nous concentrer seulement sur les dimensions morphologiques de l'intégration urbaine. Toutefois, l'abondance des mémoires abordant les questions de santé et établissant des liens avec le territoire et son aménagement nous a poussée à ajouter cette dimension à notre grille. À l'échelle locale, les conséquences graves de l'exposition aux polluants tant pour les humains, les animaux et les végétaux et même les cours d'eau sont désormais assez bien connues. Par exemple, le bruit peut amener trois niveaux de gênes différents : une gêne psychologique (bruit considéré comme indésirable produisant une perturbation), fonctionnelle (bruit interférant avec une activité qu'il trouble tel que le travail, la parole, le sommeil) et physiologique (modifie l'acuité auditive, ou provoque de la fatigue) (Merlin, 1984, p.60). En plus d'affecter la santé des citoyens, ces nuisances créent un inconfort et modifient l'usage possible de certains lieux et diminuent par le fait même leur potentiel de requalification. En complément, plusieurs études démontrent désormais la relation entre aménagement urbain et sédentarité (cause ou facteur aggravant plusieurs problèmes de santé) et donc entre morphologie urbaine et santé.

En plus des impacts sur la population riveraine, le choix de construire des autoroutes de plus en plus vaste a aussi des effets sur la problématique des îlots de chaleur¹⁶ et sur les choix de modes de déplacement de la population de toute la région. Elle influe donc sur les quantités d'émissions de gaz à effet de serre et par extension sur le réchauffement climatique.

En 2005, au Québec, les différents moyens de transport ont dégagé dans l'atmosphère près de 35 millions de tonnes de CO₂ et son équivalent de gaz à effet de serre (GES). C'est plus du tiers des émissions de GES totales du Québec, tous secteurs d'activité confondus. Le transport routier (voitures, camions et autobus) est à lui seul responsable de 80,0 % des émissions du secteur des transports et de 31,0 % des émissions totales de GES du Québec. [...] De 1990 à 2005, les émissions de GES dues au transport ont augmenté de 24,8 % au Québec. L'essentiel de cette hausse provient du transport routier, dont les émissions de GES se sont accrues d'environ 6,95 millions de tonnes. (MTQ, 2010)

C'est donc en considérant les impacts sur la qualité de vie et l'obstacle majeur à la mise en valeur des milieux naturels et de vie que représente un certain type d'aménagement que nous nous intéressons aux discours des participants touchant aux questions environnementales et sanitaires.

E- Concordance

Au cours de nos lectures des mémoires, nous avons noté qu'un très grand nombre de participants se référaient à des lois, des politiques, des orientations, des règlements, des plans de gestion des déplacements, des plans d'urbanisme et des rapports de commissions qui font tous référence

¹⁶ «Facteurs contribuant à la formation d'îlots de chaleur : La transformation et la réduction d'espaces verts par des matériaux qui absorbent la chaleur comme les toits, les murs des bâtiments ainsi que les chaussées, représentent des facteurs importants.» [www.francvert.org/pages/23articleportraitdesilotsdechaleur.asp]

au territoire. Qu'ils soient rédigés ou mis en place par le maître d'œuvre lui-même, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le ministère des Affaires municipales des régions et de l'occupation du territoire (MAMROT), le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), l'un des arrondissements de Montréal, l'une des différentes municipalités de l'île, une commission du BAPE, de l'OCPM ou *ad hoc* ou même par le vérificateur général, ces documents sont cités dans la même optique. Ils sont évoqués afin que soient prises en compte certaines règles directrices qui sont censées participer à un développement cohérent du territoire. Ici, on cherche donc à faire concorder le projet avec les structures mises en place préalablement et à arrimer les actions des différents acteurs. Par exemple, au sujet du projet Notre-Dame de 2002, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal affirmait ceci :

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports est en contradiction avec les orientations gouvernementales à l'égard du développement durable, des changements climatiques, la promotion de l'utilisation des transports en commun et de la consolidation des quartiers anciens. (CRE Mtl, 2002, p.7)

En d'autres termes, on cherche un meilleur arrimage de l'infrastructure au territoire par l'élaboration de projets qui concordent avec la planification territoriale déjà établie. L'incomplétude, la désuétude, les contradictions et le manque d'arrimage entre certains documents du MTQ, du MAMROT, de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) de la Ville de Montréal, tels que soulevés par le vérificateur général en avril 2009 (Lachance, 2009, ch.3, p.17 et 25) qui peuvent contrevenir à l'élaboration de projets cohérents ont aussi été soulevés par plusieurs acteurs. Cette section aurait aussi pu être intitulée « planification intégrée ».

F- Durabilité

De nombreux acteurs souhaitent que le développement du territoire se fasse désormais en établissant un équilibre entre les valeurs sociales, environnementales et économiques. Puisque ces

notions sont incluses à la *Loi sur le développement durable* adopté en 2006¹⁷ et d'autres documents tels que le rapport de la commission Nicolet (Atelier du patrimoine urbain de Montréal, 2002, p.8) nous aurions pu l'amalgamer à la dimension concordance. Toutefois, comme plusieurs acteurs mentionnent les principes qui influent sur les choix d'aménagement sans nécessairement faire mention de la loi, nous avons cru nécessaire de dissocier les deux. Par cette dimension, nous souhaitons donc souligner les nombreuses interrelations entre les dimensions du développement durable faites dans les mémoires, les interventions évoquant la notion d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que l'usage plus qu'abondant, de manière explicite ou non, du terme «durable». Aussi, parce que la question de la participation est souvent associée au développement durable par l'intermédiaire de la gouvernance, nous avons aussi noté dans ce créneau les revendications des participants concernant la participation en amont du processus actuel.

3.5 Conclusion

Nous avons cru important d'expliquer comment nous avons décortiqué et structuré les différentes dimensions territoriales parce qu'il s'agit des éléments auxquels nous ferons référence dans notre analyse. En cherchant à expliquer comment nous avons structuré notre grille d'analyse sur l'intégration, nous avons, par le fait même, fait une synthèse des éléments évoqués dans les quatre projets par les différents participants choisis. C'est donc en constatant les similarités et les différences dans l'usage de ces dimensions que nous avons établi qu'il y avait des corrélations ou des divergences idéologiques chez les acteurs face à l'intégration. La structure de notre analyse est expliquée plus en détail en introduction de la prochaine section.

¹⁷ Loi exigeant des différentes institutions gouvernementales qu'elles prennent en compte «le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.» (Loi 118, Assemblée nationale du Québec, 2006, p.2).

4. Analyse des grandes tendances d'intégration

Analyse par type d'acteurs

À partir des informations amassées à l'aide de la grille d'analyse nous avons voulu faire ressortir les grandes tendances et les positions qui apparaissent dans le discours des acteurs qui mobilisent le concept d'intégration et s'intéressent à l'arrimage des équipements au territoire. Puisqu'une longue liste de chacune des positions des acteurs ne s'avérait pas très attrayante, nous avons croisé les informations recueillies et avons remarqué des similarités dans l'argumentaire des participants selon leur échelle d'action et leur champ d'expertise. Cela nous a menée à la présentation d'une analyse par types d'acteurs. La typologie utilisée pour présenter les tendances discursives s'articulant à la fois autour de l'échelle d'intervention et du champ d'expertise (ou d'action) diverge nécessairement de celle conçue pour classer les intervenants et les sélectionner parce que cette dernière ne s'appuyait que sur l'échelle d'intervention. Nous présenterons donc les positions des acteurs supralocaux (groupes voués au développement économique, groupes environnementaux et experts de l'aménagement) et ceux des groupes locaux (groupes communautaires, citoyens et groupes de citoyens et les groupes impliqués dans l'aménagement à l'échelle locale).

À partir de ce classement, nous avons cerné les spécificités de chacun des groupes d'acteurs en examinant s'ils privilégient une approche monoscalaire ou pluriscale, en prenant en note quelles dimensions territoriales ils mobilisent, sur lesquelles ils mettent l'accent et en vérifiant s'ils évoquent cette idée de réciprocité entre équipement et territoire. Nous avons ensuite examiné quelles similarités et différences existent entre les différents groupes et s'il y a bel et bien un antagonisme scalaire dans l'argumentaire entourant l'intégration. Puisque nous avons étudié plusieurs projets, nous avons aussi cherché à savoir si d'un projet à l'autre il y a des changements de position ou s'il y a apparence d'un apprentissage.

Complémentairement, nous avons observé s'il y a un lien clair entre le rapport au territoire et le type d'infrastructure (ou modèle d'aménagement) que chaque groupe d'acteur souhaite.

Nous avons délibérément choisi de ne pas faire d'analyse générale des institutions pour deux raisons. Premièrement, parce que celles-ci s'avéraient impossibles à classer par catégories vu leur quasi-unicité (combinaison du territoire d'intervention, du domaine et du niveau de responsabilité) et leur changement de position en fonction des changements d'administration. Deuxièmement, il ne semblait pas y avoir de lien clair entre les positions de ces très différentes institutions. Nous avons donc choisi d'examiner individuellement le discours de celles qui semblent avoir le plus d'influence en ce domaine. Par conséquent, nous nous sommes attardée sur les discours du Ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Ville de Montréal parce qu'ils sont fréquemment porteurs des projets d'infrastructures autoroutières à Montréal ou y participent étroitement. Nous avons aussi choisi de nous intéresser aux propos de la Direction de la santé publique de Montréal, car il s'agit d'un acteur qui prend de plus en plus de place dans le débat, autant par son rôle officiel que par le fait qu'il est très souvent cité par les autres participants aux consultations publiques. Dans notre analyse, nous avons d'abord tenté de voir quelle place les institutions donnaient au concept d'intégration dans leurs documents. Nous avons aussi vérifié s'ils s'inscrivaient dans des logiques similaires à celle des autres acteurs en examinant s'ils évoquaient les mêmes échelles et dimensions territoriales. Nous avons joint ces analyses à la suite de la description générale de l'approche à laquelle, selon nous, ils adhèrent. Comme pour les autres acteurs, nous avons aussi cherché à savoir si, d'une consultation à l'autre, une certaine forme d'apprentissage a été faite autour de la question de l'intégration par ces organismes. Complémentairement, en ce qui concerne la Ville et le MTQ, nous avons aussi cherché à savoir à quels moments ont été produites leurs analyses du contexte urbain et à voir s'il y avait un écart entre le discours et les projets proposés.

Comme nous avons retenu deux grandes tendances face à l'intégration, nous présenterons cette analyse en deux temps. D'un côté, nous trouverons l'argumentaire principalement véhiculé par les groupes voués au développement économique monoscalaire et

du MTQ à la section 4.1, et de l'autre, l'argumentaire des acteurs locaux, des groupes environnementaux et des experts en aménagement ainsi que de la DSP et de la Ville de Montréal à la section 4.2. En complément, nous traiterons de la position hybride et exceptionnelle du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve à la section 4.3.

4.1 Approche économique monoscalaire ou fonctionnaliste

Plus spécifiquement, par groupes économiques, nous entendons les diverses chambres de commerce ou groupes s'intéressant principalement au développement économique et les entreprises visant un marché extra-local. Selon les informations cumulées lors de nos études de cas, ces acteurs s'inscrivent essentiellement dans une logique de facilitation des échanges, de mouvement des marchandises et des employés. Ceux-ci abordent la question de l'infrastructure par l'intermédiaire des réseaux de transport à l'échelle régionale, nationale, continentale et même internationale. Ils considèrent la plupart du temps le rapport infrastructure/territoire du point de vue de la localisation des entreprises, de l'accès facile pour la clientèle et de la réduction des coûts de transport des marchandises. Tous priorisent la fluidité et la vitesse des déplacements, les flux vers des pôles, la consolidation des pôles d'emploi et de transbordements tels qu'ils sont actuellement. La question de la sécurité est aussi soulevée, mais principalement sous l'angle des usagers de l'équipement. Ces acteurs évoquent certaines dimensions du territoire, mais n'en traitent généralement que de manière sommaire et soulèvent principalement les bénéfices potentiels du projet d'équipement sur le développement économique. La question des paysages est parfois évoquée, mais principalement pour rehausser l'image de la ville auprès des visiteurs. Ces acteurs ne considèrent généralement les dimensions territoriales locales que de manière marginale et ils sont convaincus du bien-

fait des équipements autoroutiers pour tous. Certains osent même parler d'un «réseau autoroutier de proximité» (CCISOM, 2010, p.2). En général, ils présentent des analyses très brèves et commentent rarement les études d'intégration urbaines produites par les promoteurs. Étonnement, ils prêtent encore souvent aux équipements autoroutiers des vertus structurantes : «*Cette mise en valeur pourra : [...] valoriser des biens immobiliers existants en périphérie et induire un nouveau développement au niveau industriel, institutionnel et commercial; [...] créer un momentum et une synergie favorable à la poursuite du développement sur les terrains libérés et son éventuel débordement sur les quartiers environnants*» (FCCQ, 2009, p.3). Bref, ces acteurs perçoivent toujours les projets comme des améliorations par rapport à l'existant, reprennent très souvent l'argumentaire des promoteurs dans leur discours (particulièrement en ce qui concerne la réduction des nuisances), demandent très rarement des modifications et appuient toujours les projets. Selon nous, cette approche du territoire est une belle illustration du modèle capitaliste décrit par le sociologue Neil Brenner. Dans cette logique, le rôle de la ville occidentale, comme «*territorialisation du capital*», ne pourrait s'accomplir que par la mise en place d'infrastructures, telles que les réseaux de transport, de communication et d'énergie qui soutiennent un type de production, de distribution et de consommation préétablis (Brenner, 1999, p.433).

Exceptionnellement, la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM) semble plus sensible aux questions territoriales locales. Même si celle-ci défend des priorités similaires aux autres, elle nous apparaît comme étant plus critique et fait, par exemple, mention dans son mémoire sur

le projet Bonaventure, du fait qu'il serait nécessaire d'effectuer une «*réflexion plus large sur le maillage*» (CCMM, 2010, p.5) entre les grands projets devant se réaliser dans les secteurs riverains.

On constate que l'argumentaire de quelques entreprises et organismes diverge quelque peu de celui des autres organisations vouées au développement économique lorsqu'elles sont elles-mêmes directement affectées par le projet. Il s'agit en l'occurrence des entreprises implantées à proximité du futur équipement et des regroupements d'entreprises et d'organismes qui ont comme mandat de faire la promotion économique d'un secteur de la ville qui sera traversé par le nouvel équipement. Dans ces cas précis, ces organismes ou sociétés interpellent principalement les dimensions locales du territoire et leur discours est axé sur les retombées économiques locales. Pour les entreprises qui logent près du nouvel équipement, on parle habituellement des effets du nouvel équipement sur la viabilité de leur entreprise et d'accès à l'infrastructure. Pour les regroupements d'entreprises et d'organismes, les dimensions territoriales mobilisées sont plus nombreuses et l'argumentaire est plus élaboré. Tout comme les autres acteurs locaux, ils s'intéressent fortement à la requalification et la revitalisation des quartiers riverains. Toutefois, ils ne le mentionnent pas dans l'esprit d'améliorer le milieu de vie, mais plutôt d'améliorer le potentiel de développement économique. Ils sont habituellement ouverts à des aménagements qui pourraient attirer des résidents, des investisseurs et une clientèle de tous les secteurs économiques, mais ne s'attardent pas réellement aux questions esthétiques. Pour eux, tout nouvel aménagement semble être une amélioration par rapport à la situation actuelle. En ce sens, nous pouvons affirmer qu'ils sont toujours convaincus de l'effet automatiquement structurant des équipements routiers et de leurs bienfaits locaux. Bien qu'ils saluent généralement les efforts apportés à la conception d'espaces publics, ils soulignent que ceux-ci contribueront, entre autres choses, au «*développement du secteur récréotouristique*» (Pro-Est, 2002, p. 12) et prennent bien le soin de préciser que ces «*espaces complémentaires ne sont pas de prime abord du mandat premier du MTQ*» (idem, p.18). Allergique

à toute protestation qui pourrait induire un retard dans la réalisation du projet, leur position ne les empêche pas de diminuer l'importance des problèmes soulevés par d'autres acteurs locaux¹⁸. Afin d'améliorer l'inscription du quartier dans une logique régionale, ils interviennent parfois sur les questions d'intégration du réseau viaire, cyclable ou piétonnier local au réseau régional et de desserte locale en transport collectif. Ces interventions sont souvent plus axées sur la desserte des secteurs d'emploi que celle des résidents. En ce qui a trait aux nuisances et questions environnementales, ils ne se prononcent aussi qu'à l'échelle locale et utilisent très souvent les arguments du maître d'ouvrage. Il s'agit aussi des seuls acteurs locaux participant aux consultations qui choisissent d'appuyer le projet d'autoroute. En résumé, ces acteurs demeurent dans une logique d'efficacité et de développement économique, mais le font en utilisant des arguments situés à l'échelle locale.

Somme toute, qu'ils privilégient les dimensions régionales ou locales, ces acteurs considèrent tous en priorité la fonction circulatoire de l'équipement et considèrent son intégration au territoire comme utile, mais ne devant pas altérer les possibilités de la fonction première. En cela, ces acteurs s'inscrivent dans une logique fonctionnaliste similaire à celle qui a permis l'implantation des premiers équipements autoroutiers.

4.1.1 MTQ

Puisque nous nous sommes penchée sur le discours entourant trois projets d'infrastructures de transport proposées par le MTQ et que c'est

¹⁸ Par exemple, Pro-Est affirme dans son mémoire sur le projet Notre-Dame 2002 que : «*La tranchée de Notre-Dame ne brisera pas un quartier en deux pour la simple raison que le quartier est entièrement localisé au nord de Notre-Dame. Ainsi, aucune coupure additionnelle ne sera faite. La coupure a été faite il y a trente ans lorsque plus de 1 300 logements ont été détruits.*» (Pro-Est, 2002, p.16).

ce même acteur qui a planifié et mis en place les équipements qui seront remplacés, l'examen de la position du Ministère des Transports du Québec sur les questions d'intégration était inévitable. Comme nous l'avons vu dans notre présentation de la problématique, en général les premiers équipements autoroutiers ont été implantés dans une logique de filière et de réseau qui tendait à situer l'infrastructure et positionner la ville dans l'espace régional et provincial. Cela impliquait la prise en compte du contexte d'insertion local, mais essentiellement sous l'angle technique. Les ouvrages du MTQ n'y ont pas fait exception. L'état de désolation qui règne autour de ceux-ci aujourd'hui suffit à nous indiquer que cette approche avait d'importantes failles et que la question de l'intégration de l'équipement dans le tissu urbain plus fin n'était pas une considération prioritaire. C'est ce que Ludwig Desjardins confirme en soulignant qu'avant 2000 l'approche du MTQ était « plus sectorielle et axée sur la voirie » et que « La question de l'environnement était abordée à travers la question des impacts du projet sur le milieu d'insertion » (2008, p.375). Cependant, selon lui, l'analyse de projets plus récents tels que Notre-Dame et Turcot démontrerait que le MTQ serait passé de cette approche sectorielle à « une démarche plus intégrée, qui mène à une plus grande territorialisation du projet ». Desjardins constate un changement au MTQ dans la « manière de poser le problème [...] non plus seulement en termes de voirie, mais aussi de contribution du projet au milieu » (Desjardins, 2008, p.375). Nous avons donc amorcé notre analyse en ayant comme objectif de vérifier si, comme l'affirme Desjardins, le MTQ, au travers de ces études d'impact et documents de présentation démontre une approche d'intégration plus territorialisée ou s'il se limite toujours à gestion des impacts. Pour ce faire, nous avons examiné quelles dimensions et échelles territoriales il mobilise et priorise et quelle place il réserve à la question locale dans les projets de modernisation de Notre-Dame en 2002, en 2005-2008 et pour le réaménagement de Turcot en 2009.

L'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* repose principalement sur une série d'études menées

par le MTQ (ou ses sous-traitants) concernant le profil socio-économique et démographique, les déplacements (débits, capacité, camionnage), la sécurité routière, la tenure foncière, l'atténuation du bruit et finalement la « *Morphogenèse du paysage et potentiel historique* » (MTQ, 2001, chap. 1, p. 6-7). Ces études ont permis au MTQ d'identifier les problèmes liés au territoire d'insertion et leur analyse des problématiques aux diverses échelles nous apparaît comme plutôt exhaustive, lucide et cohérente. Ce paragraphe en fait foi :

Ces mêmes problèmes permettent de définir une problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective. (MTQ, 2001, chap.1, p. 9)

Cependant, il existe un fort écart entre cette position intégratrice, multidimensionnelle, pluriscale et apparentée à l'approche du « projet urbain » dont témoigne cet extrait et la majorité des autres éléments discutés dans les études d'impacts déposés au BAPE. En examinant ce cas, nous avons d'abord remarqué que le discours sur l'intégration était axé principalement sur les questions de raccordement aux réseaux de transport situés à une échelle supérieure, sur la canalisation de la circulation pour les déplacements vers le centre-ville, sur la continuité du trajet pour les déplacements vers le centre-ville et non sur une relation avec les quartiers traversés, et ce, autant pour les déplacements motorisés que cyclistes. Les deux citations qui suivent en témoignent bien :

Afin d'améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation, la solution prévoit l'élimination des entrées privé-

es par la mise en place d'une servitude de non-accès, ainsi que l'élimination des feux de circulation sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la rue Viau et sur l'avenue Souigny (étagements) (MTQ, 2001, p.13).

Et

la solution propose la création d'une nouvelle piste cyclable de 4 mètres de largeur conforme aux normes en vigueur et intégrée à la « Route verte » (circuit cyclable national) avec une réduction du nombre d'intersections entre la piste cyclable et les rues locales, soit uniquement aux rues Viau (circulation locale seulement), Pie-IX, Bourbonnière, Frontenac, d'Iberville et quelques rues à plus faible débit. » (MTQ, 2001, p.20)

D'un autre côté, le MTQ considère aussi que :

L'amélioration de la qualité visuelle du corridor de la rue Notre-Dame, le raccordement des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement des différents parcs, le réaménagement de la piste cyclable, les aires d'interprétation historique et patrimoniale ainsi que la signalisation touristique constituent des interventions consolidant un ensemble d'usages existants du territoire ainsi que des usages historiquement revendiqués par le milieu.¹⁹

Le ministère considère donc avec attention chacun des éléments du milieu qu'il présente dans le très exhaustif document intitulé «*Description du milieu récepteur*» (chapitre 2). Toutefois, entre ce document et les autres il ne semble y avoir que très peu de relation. Par exemple, dans le résumé de l'étude d'impact du MTQ qui compte 84 pages, mais dont seulement 61 pages sont désormais disponibles, les éléments du territoire local (Parcs Champêtre et Morgan, Secteur Dickson, Secteur Pied-du-Courant) occupent une section d'une page intitulée *Impacts cumulatifs* et sont abordés sous l'angle des «*changements causés à l'environnement par le projet*» qui «*accentueront les effets du projet*» (p.66). Ils font donc l'objet d'une certaine attention, mais ils sont donc considérés comme extérieur au projet : d'heureux effets collatéraux. La

seule dimension locale qui soit traitée avec plus d'attention (8 pages) est celle de la qualité de l'environnement et de santé et n'implique que des aménagements de mitigation. Nous notons aussi que la question de la santé, comme les autres, n'est traitée qu'à une seule échelle. Il n'est donc pas fait mention de ce projet ou de l'impact cumulatif probable que l'ensemble des projets autoroutiers prévus dans la métropole pourra avoir sur la circulation et donc sur la santé à l'échelle régionale.

Le discours entourant le projet Notre-Dame de 2005-2008 diffère de celui touchant au projet de 2002. Dans le document *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – Concept conjoint – juin 2005*, le MTQ et la Ville parlent d'«*aménagements contextuels*», de «*cadre urbain reconnaissable*», de «*environnements patrimoniaux*», de desserte locale en transport en commun pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve, de requalification des espaces riverains pour le secteur Sainte-Marie, de valorisation du patrimoine bâti et des parcs (MTQ & Ville de Montréal, 2005, p.11), de concordance avec les documents de planification de la Ville (plan de déplacement régional, cadre d'aménagement au plan d'urbanisme, vision du plan de transport) et avec les principes du développement durable. En introduction, on y affirme d'ailleurs que le projet élaboré conjointement avec la Ville «*cherche à intégrer davantage le milieu à la définition du projet*» (MTQ, 2005, p.2). Toutefois, nous constatons que ce discours intégrateur est entièrement réservé aux aménagements et mouvements en surface dans les sections de type boulevard urbain ou dans les voies de desserte et que lorsque l'on traite des autres sections encaissées, nous nous situons toujours dans une logique autoroutière. Malgré qu'elle occupe beaucoup moins de place dans le discours que la partie en surface, la partie en tranchée occupe le 2/3 du tracé. Ainsi, nous constatons que, malgré le discours, les dimensions priorisées sont toujours celles liées à l'arrimage au réseau régional (lien avec l'autoroute Ville-Marie

¹⁹ Souligné par G.T.

et la 25, accès au pont Jacques-Cartier), aux déplacements pendulaires, au transport en commun depuis la périphérie vers le centre, à la facilitation des mouvements de camionnage. De plus, on insiste longuement sur les vertus du « principe de gestion dynamique de l'offre » qui permet de transformer ledit boulevard urbain en voies rapides est-ouest aux heures de pointe. Nous constatons donc que si le discours général est orienté vers l'intégration au niveau local d'un segment spécifique, le projet proposé dans ces documents est en grande partie le même que celui de 2002 qui privilégie les déplacements régionaux et demeure globalement de nature autoroutière.

En ce qui a trait à la reconstruction du complexe Turcot, il semble qu'il y ait le même écart entre le discours général et les éléments réellement priorités dans la conception de l'équipement. Le MTQ énonce d'entrée de jeu que ses objectifs sont les suivants :

1. Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages;
2. Intégrer les infrastructures au milieu naturel et urbain;
3. Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire;
4. Favoriser et soutenir le développement économique régional. (MTQ, Document synthèse, 2001, p.1)

Si les objectifs 1 et 4 touchent essentiellement à la fluidité et à la sécurité des mouvements régionaux, à la réduction des coûts d'entretien et au développement régional, les objectifs 2 et 3 sont cependant liés à la mise en valeur et à la requalification du territoire local. Ces objectifs se reflètent aussi dans la très exhaustive analyse du contexte local d'insertion qu'a menée la firme Daniel Arbour et associé et le Groupe IBI à la demande du MTQ. Toutefois, la nature du mandat confié à la firme responsable de cette *Étude d'intégration et d'aménagement urbain* nous renseigne mieux sur l'approche de l'intégration que le MTQ privilégie. Plus précisément, on y spécifie que les solutions d'aménagement proposées doivent d'abord permettre le maintien de «*la capacité de circulation actuelle*» et de la circulation pendant les travaux, privilégier la «*mise en place de voies au sol ou en*

remblai» et l'abaissement des structures. On y spécifie surtout ceci :

L'étude d'intégration et d'aménagements urbains ne remet donc pas en cause le tracé ni la géométrie des infrastructures, mais propose plutôt des solutions types modifiant l'interface que ce soit des remblais, murs, écrans antibruit ou emprises au sol. (p. 5)

On constate donc que l'intégration du projet au milieu suit, en terme séquentiel, la conception de l'équipement et qu'elle ne doit nullement interférer avec les choix effectués en fonction des enjeux économiques, techniques et régionaux cités préalablement. Cette priorisation transparait dans plusieurs choix dont témoigne l'étude d'impact. Ainsi, l'étude d'intégration a permis de démontrer que le village des Tanneries est d'intérêt patrimonial. Cependant, comme celui-ci se trouvait sous le tracé préétabli, le ministère n'a pas tenu compte de cette valeur et a choisi de démolir une partie de la rue Cazalais qui fait partie dudit Village (BAPE, 2009, p.82). Aussi, le MTQ propose le déplacement de la 720 vers le nord de la cour Turcot afin de la désenclaver – cette dernière étant coincée entre la falaise Saint-Jacques et la route 720 au sud - pour faciliter sa requalification. Paradoxalement, puisqu'elle priorise les structures au sol ou en remblai, elle propose néanmoins de mettre en place une nouvelle barrière physique et visuelle importante entre le quartier Saint-Henri et l'ancienne cour de triage. Ainsi, nous constatons que les objectifs liés à l'intégration territoriale locale et à la requalification existent, mais demeurent subordonnés aux objectifs d'efficience.

Tout comme les autres acteurs économiques, le MTQ n'envisage nullement de réciprocité entre l'équipement et le territoire. Bien que l'on présente trois stratégies d'intégration dans cette *étude d'intégration et d'aménagements urbains*, celles-ci s'inscrivent toutes dans une logique d'imposition de l'infrastructure au territoire. Ainsi, on souhaite «*la mise en valeur de l'ouvrage*», «*l'harmonisation et l'insertion de l'ouvrage*» ou «*la dissimulation de l'ouvrage*», mais à nul moment on présente comment l'infrastructure participe à son tour à la mise

en valeur du territoire ou comment la présence d'éléments patrimoniaux a guidé le choix de ces formes ou de son tracé. Ces approches nous rappellent celles de Mialet et Fouque (p.20) évoquées précédemment (« révéler, banaliser, cacher ») qui comme nous l'avons vu sont à sens unique. On parle donc de valoriser de nouvelles caractéristiques du territoire induites par ce nouvel équipement. Les objectifs de mise en valeur du milieu récepteur proclamés par le promoteur se retrouvent encore ici totalement évacués. Le traitement des questions de perception, tel qu'énoncé dans l'étude réalisée pour le compte du ministère des Transports²⁰ *Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute*, en témoigne aussi : «*Les routes et les autoroutes jouent un rôle déterminant dans cette quête de la qualité du paysage, car elles contribuent fortement à structurer l'organisation territoriale et elles soutiennent l'expérience paysagère*»²¹ (MTQ, 2007, fiche analytique). Pour le MTQ, il importe donc d'aménager les environs pour améliorer l'expérience des usagers. Cependant, comme le soutenaient Appleyard, Lynch et Myer en 1971, on traite ici principalement de l'expérience paysagère depuis l'infrastructure. Au niveau local, on parle toujours de qualité paysagère par la voie des matériaux, du camouflage et par la mise en place de mesures de mitigations (talus et murs). On limite la question de l'expérience paysagère locale à des textures et des couleurs et l'on nie la question de l'étendue des perspectives visuelles et de l'expérience paysagère qui se fait depuis les quartiers riverains et lorsque l'on utilise des moyens de déplacement non motorisés. On privilégie donc la perception depuis l'équipement régional par rapport à celle de l'espace urbain qui l'accueille.

En 1999, Gariépy affirmait que la réflexion des professionnels du MTQ était davantage portée sur «*l'évaluation des effets en vue d'une optimisation de l'intégration de l'infrastructure dans son environnement, en vue du choix des mesures d'atténuation, et en vue d'un jugement global sur l'effet de l'opération projetée*» (Gariépy, 1999, p.102). Selon nos observations, cela n'a pas changé. Le constat des nombreuses dichotomies dans le discours nous permet d'ajouter à cela que pour le MTQ, l'intégration urbaine est essentiellement

considérée comme une étape d'atténuation (ajout de talus, murs, écrans, etc.) ou de compensation (aménagement de parcs et de pistes cyclables aux abords de l'équipement)²² et non de conception et elle est davantage utilisée pour valoriser l'ouvrage que le territoire où elle s'insère. Comme pour les acteurs du domaine économique supralocal, les questions locales font toujours partie d'une filière indépendante et subordonnée aux questions régionales. Au travers des trois cas étudiés, les dimensions territoriales dont traite le MTQ en priorité et presque exclusivement sont liées à la consolidation et au parachèvement du réseau autoroutier supérieur conçu dans les années soixante et aux impacts régionaux et provinciaux. Le ministère traite principalement de déplacements entre les pôles d'activité économique ou les lieux de transbordement importants et de l'accessibilité à l'équipement. Finalement, tous ces constats nous empêchent de croire que le MTQ ait une véritable «*volonté de réaliser un "projet urbain"*» (Desjardins, 2008, p.375). Nous ne croyons pas que le simple emploi de l'expression «*projet urbain*» témoigne d'un changement fondamental au MTQ²³, mais plutôt du fait qu'il est contraint d'adapter son discours pour faciliter l'acceptation de projets qui sont, en beaucoup de points, similaires à ceux des années soixante. Ainsi, il traite de l'intégration, mais son discours s'apparente davantage à celui du «*cycle maîtrise/perturbation*» (Barouch, 1989, p. 110) propre à une approche par filière qu'à celui d'une réelle conception intégrée.

²⁰Rédigé par Gérald Domon, Philippe Poul-laouec - Gonidec, José Froment et Julie Ruiz en 2007

²¹[www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/etudes/rtq0703.pdf]

²²Ces propos sont déjà présents dans le projet de l'autoroute Dufferin-Montmorency en 1978 (BAPE, 1978)

²³«*L'émergence récente de ce concept dans la terminologie du MTQ témoigne de ce transfert des représentations du projet.*»(Desjardins, 2008, p.375)

4.2 Approche environnementale et interscalaire ou holistique

Pour les acteurs locaux, le territoire est d'abord considéré comme un milieu de vie. On aborde donc les questions territoriales surtout sous l'angle des opportunités de revitalisation et de requalification qui devraient être saisies, des choix d'aménagement (tel qu'évoqué dans les trois dimensions locales de notre grille) et des problématiques d'environnement et de santé liés aux nuisances sonores et atmosphériques qui pourraient limiter ou nuire à ces efforts de revitalisation. Puisque c'est leur mandat, les groupes environnementaux traitent en priorité des questions d'environnement et de santé, mais aussi de concordance et de durabilité. Par leurs mémoires, les experts du domaine de l'aménagement (architectes, architectes paysagistes, urbanistes, designers urbains, etc.) peuvent être qualifiés de généralistes face au territoire. De l'un à l'autre, les thèmes de prédilection varient, mais les dimensions de notre grille sont habituellement presque toutes identifiées. Ce qui implique aussi qu'ils abordent certaines dimensions qui sont souvent délaissées par les autres types d'acteurs, tels que les questions de fragmentation, de consommation d'espace, ainsi que d'intégration paysagère et esthétique à l'échelle locale.

Les acteurs locaux, les groupes environnementaux et les experts du domaine de l'aménagement ont chacun leurs aspects territoriaux de prédilection, néanmoins ils ne se limitent pas à quelques dimensions du territoire pour faire valoir leur vision. En plus d'être sur la même longueur d'onde en ce qui a trait aux questions environnementales, de santé et des problématiques locales, ces acteurs se rejoignent sur le terrain de l'intégration interdimensionnelle et interscalaire. Plus précisément, ceux-ci traitent tous de l'arrimage entre les dimensions et entre les échelles d'intervention. Par exemple, ils s'intéressent autant aux répercussions atmosphériques locales que régionales et aux conséquences globales de l'augmentation des

émissions de gaz à effet de serre qu'entraînerait l'ajout de voies.

Particulièrement par l'intermédiaire du concept de développement durable ou en pointant l'absence de concordance entre les documents de loi et de planification, les groupes environnementaux et les experts de l'aménagement exposent les incohérences et le mauvais arrimage entre les plans, les échelles de territoire et de gouvernance. Les acteurs locaux étaient moins nombreux que les acteurs environnementaux ou les institutions à évoquer le concept de développement durable dans les consultations plus anciennes, mais nous constatons une appropriation grandissante du concept surtout par les groupes communautaires. Ces derniers articulent d'ailleurs de mieux en mieux les liens entre les aménagements locaux et les problématiques régionales et globales. Sans nécessairement utiliser une terminologie très pointue, les citoyens savent souligner l'absence de prise en compte de la réalité territoriale locale avec clarté : *«Je comprends que le projet a été conçu dans les bureaux du Ministère sans étudier le terrain urbain»* (Gagnon, 2009, p.2). Plus qu'un projet conçu et intégré a posteriori, les communautés locales comme les groupes environnementaux et les experts sont de plus en plus nombreux à demander que le territoire guide la conception des projets :

À sa face même, le projet tend à reproduire une approche de déplacement des personnes et des marchandises dépassée et mal adaptée au contexte urbain dans lequel il s'insère. [...] Près d'un demi-siècle plus tard, le souvenir et les plaies de cette époque sont toujours vifs dans la mémoire des habitants de Saint-Henri et de la Petite Bourgogne. Aujourd'hui, c'est l'autoroute qui doit s'adapter à la ville et à ses habitants et non le contraire. (RÉSO, 2009, p.7)

On dénote aussi dans ce discours une vision totale du territoire urbain où s'imbriquent et s'influencent les différentes composantes, une approche holistique de l'aménagement où chaque choix a son importance. Si certains évoquent l'idée de réciprocité entre équipement et terri-

toire, plusieurs autres, comme le RÉSO, souhaitent que la logique d'aménagement des équipements actuelle soit renversée et que le territoire guide la conception. Ainsi, lorsque l'on parle de l'intégration aux autres réseaux urbains en place, on parle davantage des liens à tisser entre les réseaux locaux et les réseaux à l'échelle de l'île ou de la région. On cherche le maximum de connexion avec les secteurs et quartiers voisins. Dans une optique de qualité de vie et de santé, les adaptes de cette approche favorisent des projets axés vers les stratégies d'apaisement de la circulation et d'«atténuation du trafic de transit dans les quartiers» (Mobilisation Turcot, 2009, p.4). Ils proposent des solutions à la congestion qui sont liées à l'intermodalité et l'amélioration des réseaux de transport collectif et de transport actif plutôt qu'à l'ajout de voies supplémentaires. Ils ne traitent pas de talus ou autres mesures de mitigations, mais plutôt de réduction des nuisances à la source. Ils privilégient les projets de boulevards urbains lorsqu'applicables (l'axe nord-sud de Turcot ne s'y prêtant guère).

Si tous ces acteurs ne priorisent pas les mêmes dimensions, globalement, ils avancent dans la même direction et ils privilégient ce faisant la même approche de conception des infrastructures. Dans le cadre du projet Notre-Dame, certains qualifiaient les acteurs ayant cette position de «coalition anti-autoroute Notre-Dame et, plus généralement, anti-automobile en milieu urbain» (Sénécal et Harou, 2005, p.357). Au-delà de cette position antagonique, ces acteurs demandent une meilleure prise en compte du territoire et des incidences sociales et environnementales à plusieurs échelles, une interrelation entre celles-ci et ils souhaitent être impliqués en amont de la conception.

4.2.1 Direction de la santé publique (DSP)

La lecture des mémoires de la DSP nous a permis de constater qu'il existe des parallèles importants entre l'approche pluriscale et environnementale telle qu'observée chez les groupes environnementaux, les experts en aménagement et la majorité

des groupes locaux et citoyens. Toutefois, cette approche n'a pas toujours été aussi claire. C'est ce dont nous traiterons dans cette section après avoir donné quelques détails sur l'organisme et son rôle.

En vertu de la *Loi sur les services de santé et les services sociaux*, la Direction de la santé publique de Montréal intervient de trois manières différentes dans le processus d'évaluation des projets d'infrastructures de transport. Son premier mandat est celui de participer avec d'autres acteurs à déterminer de quoi sera faite l'étude d'impact environnementale que le promoteur devra présenter au BAPE. Deuxièmement, la DSP a le devoir de fournir son avis au Ministère de Santé et des Services Sociaux (MSSS) sur tout projet d'aménagement dans la région montréalaise présentée devant le BAPE. La DSP de Montréal est en quelque sorte l'antenne métropolitaine du MSSS et celui-ci base donc ces recommandations sur les travaux de la DSP Montréal. Finalement, la DSP se donne plusieurs missions, dont celle de surveiller et d'informer la population sur ce qui peut apporter des changements favorables ou porter atteinte à la santé de celle-ci, contribuer à l'avancement de la recherche dans ce domaine ainsi qu'« influencer les décideurs dans la préparation et l'application des politiques publiques pour maintenir et améliorer l'état de santé des Montréalais » (ASSS Montréal, 2010). Pour ce faire, l'institution a mis sur pied une section Environnement urbain et santé dont les membres portent spécifiquement un regard critique sur les questions d'aménagement. La DSP de Montréal est d'ailleurs la seule DSP à posséder une section de ce type. C'est sans doute un des atouts qui lui permet de prendre une position dans le débat public, contrairement aux autres DSP, telle que celle de Laval qui ne donne pas son avis sur de tels projets d'aménagements (Ville-neuve, 2008). C'est probablement aussi ce qui fait que l'organisme est devenu une référence dans le domaine.

À ce sujet, nous avons constaté que dans les mémoires portant sur le complexe Turcot, treize participants en plus de la commission du BAPE et de l'ASSS de Montréal se référaient aux documents de la DSP Montréal pour appuyer leur propos en ce qui a trait aux nuisances atmosphériques et so-

noes ainsi qu'aux questions de sécurité dans les déplacements (tous modes de transport confondus). Nous le signalons parce qu'en dehors de la Ville et des institutions impliquées directement dans l'aménagement de l'équipement, il est exceptionnel que l'on cite plus de deux fois la même source d'un mémoire à l'autre. C'est à cause de cette implication à différents niveaux et de l'influence grandissante de cette institution et des questions de santé sur l'aménagement que nous avons choisi d'examiner de plus près l'approche infrastructure/territoire que cet acteur privilégie.

La consolidation d'une position par rapport aux questions de santé à l'échelle locale.

Comme les groupes environnementaux, les experts en aménagements et la majorité des groupes communautaires et citoyens, la DSP s'est positionnée contre les deux projets Notre-Dame et le projet Turcot. Cependant, la Direction de la santé publique n'a pas toujours appuyé son discours sur le même argumentaire que ces autres participants. Par nos lectures et analyses des mémoires et études de la DSP, nous avons donc cherché à savoir quelles dimensions et échelles du territoire elle mobilise au fil du temps et à quels types d'aménagements urbains cela correspond.

Précisons d'abord que sans réserver une section spécifique à l'intégration dans ses mémoires, la DSP use du terme à plusieurs occasions et porte clairement son attention sur cette question, et ce, dans tous ces mémoires. Par exemple, en 2002 l'institution affirmait ceci :

Il nous apparaît important que les projets de transport s'intègrent dans un cadre d'aménagement urbain qui permet d'avoir une vue d'ensemble de tous les projets de transport routier et de transport en commun, et de voir comment ils s'intègrent dans l'infrastructure urbaine (DSP, 2002, p.13).

D'un mémoire à l'autre, les dimensions territoriales abordées pour parler d'intégration n'ont cependant pas toujours été les mêmes. Si dans le projet Notre-Dame de 2002, le DSP se concentrait sur l'intégration aux réseaux urbains en place

(principalement l'ensemble des projets autoroutiers de la région métropolitaine), sur les questions d'environnement et de santé, de durabilité et de concordance, on constate que son discours s'est élargi dans les mémoires subséquents.

En 2002, la DSP refuse d'appuyer le projet de modernisation de la rue Notre-Dame parce qu'il consistait, avec le projet de Pont sur la 25, à «compléter le réseau autoroutier existant» (DSP, 2002, p.1) et qu'elle considère qu'il s'agit d'une incitation à un usage accru de l'automobile et à l'étalement urbain qui auront assurément des répercussions sur la qualité de l'air à l'échelle régionale et globale. La DSP accorde sa confiance au MTQ en ce qui a trait à la prévision des nuisances locales, s'appuie sur les évaluations des impacts de la circulation qu'il a produite et juge que le projet en tranchée offre d'importants effets positifs à l'échelle locale :

[...] la Modernisation de la rue Notre-Dame est un projet qui présente plusieurs avantages au niveau local puisqu'il permettrait une réduction des niveaux sonores et de la pollution atmosphérique pour la population résidant dans les secteurs concernés, tout en assurant une meilleure circulation des marchandises transportées par les camions (DSP, 2002, p.1).

La DSP différencie clairement les impacts à grande échelle des impacts locaux et le seul impact négatif du projet au niveau local qu'elle souligne est lié à l'accès et à la sécurité des parcs qui seront situés au sud de l'équipement. En 2008, devant un projet à peu près similaire, tout en maintenant sa position sur les questions de pollution et de santé aux échelles régionales et globales, elle se positionne très différemment sur les questions locales. En plus d'aborder de nouvelles dimensions locales telles que la perméabilité (DSP, 2008, p.16-17) et la consommation d'espace (DSP, 2008, p.8-9), la DSP réutilise des dimensions traitées auparavant, mais territorialise davantage son discours dans son contexte urbain particulier. En plus de traiter des bienfaits du transport collectif en général, elle soulève les problèmes de desserte des clientèles riveraines et la discontinuité de la voie réservée qui sont spécifiques à ce projet (DSP, 2008, p.13). Tout comme le Conseil régional en environnement

de Montréal, elle interpelle le concept de demande induite (DSP, 2008, p.12) et affirme que ce projet d'autoroute en milieu urbain aura un impact encore plus néfaste sur la santé des citoyens des quartiers riverains que sur la population de l'ensemble de la région. Tout le discours sur les avantages d'une meilleure connexion entre les pôles régionaux a alors été éjecté pour faire place à une analyse plus fine des incidences locales découlant des projets de type autoroutier en milieu urbain. La position de l'organisme par rapport à la stratégie du MTQ pour réduire la circulation de transit dans le quartier a aussi passablement changé. Si en 2002 la DSP considérait comme un bénéfice local la stratégie du MTQ qui consiste à fermer plusieurs voies permettant pour le moment d'accéder ou de quitter les quartiers riverains pour canaliser la circulation dans quelques rues et affirmait que ce projet : «*devrait diminuer la circulation de transit qui emprunte les rues du quartier lorsqu'il y a congestion au niveau de la rue Notre-Dame*» (DSP, 2002, p.15) en 2008, son discours est tout autre. En effet, l'organisme affirme désormais que :

La circulation de transit dans les quartiers limitrophes constitue un enjeu important de sécurité et de qualité de vie pour les résidents. Malheureusement, le projet à l'étude risque de n'apporter qu'un soulagement temporaire, avec un retour de la circulation de transit, lorsque les débits automobiles dont on encourage la croissance auront recréé la congestion sur la rue Notre-Dame.

Depuis 2008, l'organisme affirme que «*la solution aux problèmes d'envahissement automobile*» et de congestion ne résiderait donc plus dans la canalisation de la circulation, mais plutôt sur une stratégie que nous qualifierions de réductionniste²⁴ et pluriscalaire. Cette stratégie consisterait à implanter des «*mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers touchés*» (DSP, 2008, p. 19-20), à ne pas augmenter la capacité routière de l'axe Notre-Dame, à établir une meilleure intégration du développement immobilier et du transport par la concertation des acteurs de la ville et finalement, à une échelle supérieure, à réviser nos modes de gouvernance pour «*associer les exper-*

tises» et faciliter la participation citoyenne au processus de planification et de décision (DSP, 2008, p.15).

Si ce changement de position par rapport aux questions locales est étonnant, il n'est pas si soudain qu'il n'y paraît. Par rapport aux questions d'environnement et de santé, dans le mémoire sur le projet Notre-Dame de 2002, la DSP traitait déjà des liens entre l'aménagement des grands équipements, l'étalement urbain, l'accroissement de la part modale de l'automobile et les impacts sur la qualité de l'air et les émissions de GES. On affirmait aussi que les milieux plus denses incitaient à une utilisation accrue des transports actifs et donc à un mode de vie plus sain (DSP, 2002, p.4). Contrairement aux lieux plus étalés qui contraignent à une utilisation accrue de l'automobile pour les déplacements réguliers (lieu d'étude ou de travail) et nous rendent sédentaires. L'organisme soulignait aussi l'importance de mettre en place des parcs sécuritaires et à proximité des milieux de vie pour favoriser l'activité physique chez les enfants (DSP, 2002, p.11-12). Toutefois, le discours demeurait autour du transport en général et la DSP n'établissait pas de manière explicite de liens entre l'aménagement des infrastructures autoroutières et les problèmes de santé particuliers des riverains.

Selon nous, deux autres éléments ont pu concourir à consolider et renouveler ce discours où les rapports entre morphologie urbaine et santé à l'échelle locale sont plus clairs et prennent un espace beaucoup plus important qu'en 2002. Ce premier élément est lié aux recherches menées de manière continue par la DSP. Le rapport annuel 2006 intitulé *Le transport urbain, une question de santé* expose d'ailleurs de manière éloquentes ces recherches permettant de rattacher les questions de transport, d'aménagement urbain et de santé. En plus des éléments évoqués précédemment, la

²⁴Par réductionniste, nous entendons des projets axées davantage sur la diminution du nombre de voies, l'apaisement de la circulation, l'abaissement des volumes proposés dans les bâtiments et structures riveraines.

DSP y présente les résultats de différentes recherches québécoises, canadiennes et américaines où l'on discute de divers «*aspects de l'aménagement urbain susceptibles d'exercer une influence sur le transport actif*» (DSP, 2006, p.75). Plus concrètement, on traite dans ce rapport de mixité des fonctions, de degré d'étalement, de potentiel piétonnier et de perception des parcours qui découragent ou encouragent le transport actif et peuvent avoir un impact sur l'indice de masse corporelle et l'embonpoint (DSP, 2006, p.76). Le deuxième élément qui a pu avoir une influence, selon nous, est lié au mandat de vigile que se donne l'organisme. En plus de participer aux consultations touchant aux projets d'aménagement de grands équipements, la DSP prend position en faveur ou en défaveur des plans qui encadrent le développement urbain et par extension la santé de la population qui y réside. Loin de fonctionner en silo, la DSP en profite aussi pour vérifier la concordance entre les multiples documents de planification les plus récents et les projets proposés. En 2002, la DSP a donc examiné la concordance du projet avec deux documents issus d'institutions provinciales, c'est-à-dire le *Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine de Montréal* (2000) et le cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). En 2008, elle examinait cependant la concordance avec les documents produits par des institutions régionales et locales : le Cadre d'aménagement et d'orientation gouvernementale pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021 et dans la proposition de Schéma d'aménagement de la CMM (2005) et le plan de transport de Ville de Montréal (2008). Ces documents forcément plus axés sur les préoccupations locales que les deux autres, jumelés à des recherches approfondies sur la relation entre forme urbaine et activité physique ont probablement contribué à modifier le cadre référentiel de la DSP de façon significative et pourraient expliquer ce déplacement d'attention vers la sphère locale.

Projets préventifs, réparateurs et participatifs

Cette attention pour les questions locales n'a pas été une lubie passagère, puisqu'elle préside aussi au choix des éléments discutés dans les mémoires portant sur les projets Turcot en 2009 et Bonaven-

ture en 2010. En plus des dimensions évoquées précédemment, la DSP y aborde le local au travers de la question de la requalification. Elle souhaite dorénavant que les propositions d'aménagement préviennent les impacts néfastes sur la santé, mais aussi qu'elles guérissent les blessures des quartiers riverains provoqués par les premières infrastructures. Par exemple, concernant le projet Turcot elle demandait ceci : «*Le projet de reconstruction du complexe Turcot s'articule-t-il dans une trame urbaine qui contribuera à réduire les impacts laissés par les autoroutes au niveau des quartiers avoisinants ?*» (DSP, 2009, p.iii). Au sujet du projet Bonaventure, elle souligne que le projet constitue une «*réappropriation d'un espace dégradé*» (DSP, 2010, p.iii, 11 et 15).

Complémentairement, avant que ne tombe sur la table la proposition du maire Tremblay concernant l'échangeur Turcot, le projet alternatif *Turcot 375* piloté par Pierre Gauthier et Pierre Brisset a été présenté dans les locaux de la DSP et appuyé par le Dr Louis Drouin, responsable du secteur Environnement urbain et santé à la Direction de la santé publique de Montréal (Séguin, 2010). Cet accueil au sein même de ces locaux et cet irrévocable appui démontrent non seulement la position de la DSP face aux questions d'intégration urbaine aux échelles locale, régionale et globale, mais mettent aussi en évidence sa position face à la participation de la société civile dans l'élaboration de projets.

En résumé, la DSP ne s'intéresse plus seulement à l'intégration des équipements et aux impacts sur l'environnement par la réduction des nuisances, mais aussi au travers de la requalification, de la revitalisation, de la réappropriation des quartiers et la qualité de vie dans un sens plus large ou moins facilement mesurable. Tout en s'assurant de la concordance avec les autres documents en place, elle est donc passée d'une forme d'intégration axée vers l'échelle régionale à une approche pluriscalaire et pluridimensionnelle et mieux territorialisée.

4.2.2 Ville de Montréal

La Ville de Montréal utilise fréquemment le concept d'intégration, et ce, autant dans ces interventions médiatiques que dans ces mémoires. Toutefois, comme pour la DSP, nous avons remarqué des variations importantes d'un mémoire à l'autre et nous avons choisi de l'examiner de la même façon. Nous avons donc vérifié quelles sont les dimensions et échelles territoriales qu'elle mobilise, sur quoi s'appuie son discours d'intégration et nous avons tenté de cerner les circonstances de ces changements de position. Avant de nous lancer dans cette analyse, nous précisons le rôle particulier de la Ville dans les projets d'aménagement d'équipement routiers.

La Ville de Montréal est parfois le maître d'ouvrage d'équipements de transport routier majeurs, mais son rôle consiste plus souvent à collaborer avec le maître d'ouvrage et à vérifier si les projets proposés sont conformes aux objectifs des plans locaux d'urbanisme, de transport ou de déplacement et au schéma régional d'aménagement. Vu l'importance qui est accordée aux interventions de la Ville dans les rapports de consultation du BAPE, nous croyons que, même si la Ville n'a pas un pouvoir décisionnel sur les projets d'équipements de transport aussi grand que celui du MTQ, l'organisme municipal demeure un acteur influent. Il nous intéresse donc de savoir en quoi consiste son argumentaire concernant l'intégration des équipements, sur quelles échelles et dimensions urbaines repose celui-ci, car elle participe, selon nous, à déterminer les dimensions territoriales à prioriser et à fixer les conditions d'insertion de l'équipement dans le milieu urbain.

Il nous faut tout d'abord souligner que les documents de présentation et mémoires de la Ville sur la modernisation Notre-Dame déposés en 2002 et le complexe Turcot en 2009 sont ceux où a été utilisé le plus souvent le mot intégration et ses dérivés. Tout comme les experts du domaine de l'aménagement, la Ville utilise un large éventail de dimensions territoriales, et ce, à quatre échelles différentes. Il s'agit d'ailleurs d'un des acteurs qui mobilise le plus de dimensions.

Plus spécifiquement dans son mémoire sur le projet Notre-Dame de 2002, l'organisme précise qu'un projet concernant la rue Notre-Dame devrait répondre aux besoins «à la fois de la région métropolitaine, de la Ville de Montréal et des milieux locaux» (Ville de Montréal, 2002, p.5). Bien qu'elle considère l'intégration au réseau routier à plusieurs échelles, celle-ci se positionne, selon nous, davantage du côté local en insistant beaucoup sur les questions de requalification des quartiers riverains, en traitant de perméabilité de l'infrastructure pour les divers usagers (accès aux quartiers et au fleuve) et d'intégration paysagère (principalement par rapport à l'aménagement immédiat de l'équipement), mais surtout en précisant que l'enjeu fondamental de ce projet de réaménagement est «au niveau de l'aménagement urbain de l'Est montréalais, aménagement dont la rue Notre-Dame, malgré son importance, n'est qu'un élément parmi plusieurs» (Ville de Montréal, 2002, p.9). Dans son mémoire, elle se concentre d'ailleurs davantage sur les impacts sur la circulation dans l'est de la ville et le centre-ville, de la desserte locale en transport collectif, que sur les déplacements rapides vers et depuis la périphérie. Axés sur le transport régional, les seuls aspects du projet en tranchée du MTQ qui semblent lui plaire sont les réaménagements des parcs Morgan et Bellerive et elle affirme que le projet «ne s'intègre dans aucun aménagement urbain de qualité. Il constitue même une intervention brutale qui aura un impact négatif sur l'est de Montréal.» (Ville de Montréal, 2002, p.9). On traite aussi du vaste espace consommé par le projet du MTQ qui empêcherait de construire des bâtiments là où cela avait été prévu dans le plan d'urbanisme de la ville.

Aussi, la Ville précise qu'une nouvelle infrastructure ne devrait pas être conçue comme celle qui a causé tant de tort à ce secteur. Le projet alternatif de type boulevard urbain qu'elle propose serait, selon elle, plus approprié pour prendre en compte un éventail de considérations plus variées et complexes :

Dans une ville, les infrastructures de transport doivent pouvoir concilier des impératifs parfois conflictuels, mais souvent aussi complémentaires. Telle est la condition incontournable de

tout aménagement urbain de qualité. Un espace-rue, comme le boulevard urbain suggéré ici, est à la fois un lieu où l'on passe et un lieu où l'on s'arrête, un lieu pour les piétons, les cyclistes et les patineurs autant que pour les automobilistes et les camionneurs. (Ville de Montréal, 2002, p.37)

Selon l'organisme municipal, ce concept englobe l'ensemble des composantes formelles qui participent à une complète intégration. On suggère non pas un corridor, mais un lieu multifonctionnel où *«les trottoirs, les pistes cyclables et les terre-pleins sont tout aussi importants que les chaussées»*, où *«les façades des bâtiments privés constituent les murs de l'espace public qu'est le boulevard urbain»*. On parle même d'une relation de réciprocité entre la voie et le quartier en disant que dans le modèle de boulevard urbain souhaité les bâtiments *«participent à la vie publique de la rue et, en retour, celle-ci les prolonge et les appuie par des parvis, des portiques ou des marquises»* (Ville de Montréal, 2002, p.36-37). Il n'est pas ici question de dissocier l'infrastructure de son milieu d'insertion et de l'assortir de quelques parcs pour atténuer les nuisances. Il s'agit de concevoir une artère priorisant le local et non le régional, les personnes et non les véhicules.

Au travers des dimensions environnementales, la ville tente quelques incartades dans les sphères régionales et supra-nationales, cependant son discours approximatif en ce domaine fait surtout ressortir sa prédilection pour les questions locales. Ainsi, elle affirme que si l'aménagement de Notre-Dame respectait les principes du développement durable et offrait un milieu de vie d'une qualité exceptionnelle, cela pourrait avoir des impacts sur le *«rayonnement international de Montréal»* (Ville de Montréal, 2002, p.5). Contrairement aux acteurs environnementaux, elle ne parle que des effets sur l'image de la ville à une échelle plus vaste et non de l'effet des équipements autoroutiers et de leurs usages au niveau de la qualité de l'environnement à plusieurs échelles. Elle discute cependant avec beaucoup plus de conviction comment un projet alternatif de boulevard urbain pourrait réduire les émissions de G.E.S. et aurait ainsi de nombreux bienfaits sur qualité de l'environnement

des quartiers bordant l'équipement et la santé de la population riveraine. Ainsi, à l'échelle internationale, elle se demande ce que l'environnement peut faire pour elle, et à l'échelle locale ce qu'elle peut faire pour assainir les milieux de vie. Elle ne saisit pas l'occasion de souligner que ces stratégies locales pourraient avoir des impacts sanitaires salutaires à l'échelle de la ville et de la région métropolitaine ou la planète.

À l'issue des consultations de 2002, il fut proposé par la commission du BAPE que le projet de la ville soit examiné par le MTQ et que les acteurs travaillent de pair. Cela donna naissance au projet conjoint de 2005. En analysant les documents produits conjointement avec le MTQ entre 2005 et 2008, nous avons remarqué que le discours à propos de l'intégration présenté dans ces documents diffère fortement de celui présenté dans le mémoire de la Ville déposé en 2002. Notons d'abord que la simple utilisation du concept d'intégration dans ce document est plutôt marginale et que les approches d'intégration que nous avons décelées varient beaucoup selon les tronçons. En fait, les modes d'intégration ne sont abordés explicitement qu'au travers d'un bref chapitre sur les *«aménagements contextuels»* (MTQ & Ville, 2005, p.11) où sont évoquées les composantes de type boulevard proposées dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve. On y parle de *«paysage urbain unique et identitaire»* (MTQ & Ville, 2005, p.11), d'aménagement paysager structurant, de bande riveraine publique, de déambulateurs piétons et cyclistes et d'éléments de design qui prennent en compte l'aménagement asymétrique entre l'emprise du côté nord et du côté sud. Comme nous l'avons abordé dans notre section sur le MTQ (Section 4.1.1), ce que l'analyse de ce document met surtout en évidence, c'est que l'on ne traite pas d'intégration urbaine lorsqu'on parle d'équipement de type autoroutier, mais seulement lorsque l'on traite des segments en surface qui sont de type boulevard urbain. En réservant l'étude d'intégration à ces seuls segments, on confirme l'idée selon laquelle il y a un total antagonisme entre qualité des aménagements, qualité de vie, possibilité d'appropriation de l'espace et autoroute en milieu urbain.

Plus largement, en ce qui a trait aux échelles et dimensions territoriales mobilisées dans ce document conjoint, ils sont divers, mais s'apparentent davantage à l'argumentaire régional utilisé par le MTQ en 2002 qu'à celui véhiculé dans les documents de la Ville de la même année. On y traite d'abord des bienfaits d'une autoroute en tranchée pour réduire les nuisances sonores et atmosphériques, de l'arrimage et de l'achèvement des réseaux routiers et l'on met un accent particulier sur la question de la fluidité de la circulation en traitant très largement de gestion dynamique de l'offre. Celle-ci est présentée comme «*principe de double fonctionnalité*». Ce principe permet de prioriser à 100 % la circulation régionale aux heures de pointe, mais augmente la perméabilité de l'infrastructure en permettant de la traverser à certaines intersections pour rejoindre les espaces au sud en période hors pointe. Il n'aura cependant d'impact réel que sur un tronçon du secteur Sainte-Marie et Hochelaga où la voie est en surface. En terme d'intégration, l'essentiel de la proposition de 2005-2008 repose donc sur des éléments locaux : des parcs sur dalle un peu mieux planifiés, une continuité cyclable, la revitalisation et la mise en valeur du noyau patrimonial aux abords du pont Jacques-Cartier, et l'aménagement d'un tronçon en surface qui servira d'autoroute en période de pointe.

Ainsi, les préoccupations dominantes qui transparaissent dans ce document conjoint sont liées aux déplacements régionaux et n'ont que très peu de lien avec le mémoire de la Ville déposé en 2002. Par ce projet conjoint, on tente apparemment de réduire la coupure par divers liens entre le côté nord et le côté sud de l'équipement, mais puisque seulement un court tronçon entre les rues d'Iberville et Joliette n'est pas en tranchée, il demeure de nature autoroutière et les questions de fluidité de la circulation et de rapidité des déplacements aux heures de grande affluence continuent à prédominer sur les questions de qualité de vie.

Plusieurs participants à la consultation menée par Convergence en 2008 ont d'ailleurs souligné que le projet de modernisation de 2008 ressemblait trop peu à la proposition que la Ville avait soumise en 2002 (voir les mémoires de Francis Lapierre, 2008,

p.3-5 et Étienne Coutu, 2008, p.7) et d'autres ont même appuyé leur discours contre le nouveau projet et sur les arguments et le modèle de boulevard urbain qu'avait elle-même proposé la Ville en 2002 (voir les mémoires de la DSP, 2008, p.7 et Équiterre, 2008, p.1).

On pourrait croire que ce rééquilibrage régional versus local dans le discours de la Ville témoigne de la difficulté de court-circuiter la logique de réseau et la primauté du modèle autoroutier. Toutefois, nous sommes d'avis que ce changement discursif par rapport à l'intégration est plus lié au pouvoir du MTQ en tant que maître d'ouvrage et source de financement qu'à un réel changement de position de la Ville. C'est du moins l'impression que donne le mémoire portant sur le projet de réaménagement du complexe Turcot qui revient aux questions plus locales.

En effet, tout comme dans le mémoire de Notre-Dame 2002, la Ville s'attarde principalement dans ce mémoire à l'inclusion de voies réservées au transport collectif (encourageant un transfert modal) et la requalification ainsi qu'à la mise en valeur des espaces riverains : «*Il faut dorénavant reconnaître le potentiel des secteurs qui avoisinent l'échangeur Turcot et les considérer comme des milieux de vie à retisser*» (Ville de Montréal, 2009, p.10). En plus des dimensions évoquées dans son mémoire sur Notre-Dame 2002, qu'elle traite de manière plus articulée, la Ville aborde les questions d'aménagement de l'infrastructure et de son emprise ainsi que de perspectives visuelles, et ce, tout autant à l'échelle de la rue, du quartier que de l'entrée de ville. Elle n'hésite pas à mobiliser un maximum d'arguments (toutes les dimensions et échelles territoriales répertoriées dans notre grille), pour faire valoir sa vision élargie des projets d'infrastructure selon laquelle ce corridor devrait être conçu «*non pas uniquement comme un projet routier, mais comme un véritable projet urbain intégré*» (Ville de Montréal, 2009, p.5-6). Tout comme la DSP en 2009, elle appuie son argumentaire sur une nouvelle panoplie de documents de planification municipaux et régionaux. Bien qu'elle soit beaucoup plus explicite en ce qui concerne les questions locales et microlocales, elle traite davantage d'un arrimage aux réseaux région-

aux (autres qu'autoroutiers) que dans les projets Notre-Dame 2002. Elle suggère d'inclure la falaise Saint-Jacques revalorisée dans un réseau de parcs et de pôles d'intérêts (avec le canal de Lachine, le parc Angrignon, le parc des Rapides, le parc René-Lévesque et le parc du Mont-Royal) (Ville de Montréal, 2009, p.21), et en traitant d'un réseau cyclable continu, de transport de marchandises et des liens manifestes qui existent entre un bon nombre de projets d'équipement routier qui sont sur les planches à dessin ou le seront bientôt (l'autoroute métropolitaine, les autoroutes 25 et 30, la rue Notre-Dame, l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain). En lien avec le plan de transport de 2008, elle n'hésite pas à utiliser de manière récurrente le concept de développement durable. Ici, la notion de durabilité n'est plus un argument marginal, mais est l'argument majeur qui justifie un ensemble de choix. C'est aussi par l'intermédiaire du concept de développement durable que l'on traite de l'arrimage entre les diverses dimensions territoriales et les échelles territoriales : «*Une telle approche permettrait de concilier les enjeux contemporains et les préoccupations régionales et locales en matière de transport, d'aménagement du territoire et de qualité de vie des citoyens.*» (Ville de Montréal, 2009, p.4).

Pour résumer, nous pouvons affirmer que le discours de la Ville change selon les circonstances. Lorsqu'elle soumet un mémoire rédigé de manière indépendante, elle aborde le territoire comme milieu de vie et s'intéresse en premier lieu aux interventions qui participeront à revitaliser ou requalifier les espaces urbains dépréciés et à consolider les activités, le bâti et le paysage existant. Dans ces circonstances, son argumentation s'apparente à celle des acteurs locaux qui ont une approche environnementale et pluriscale. Elle ne traite que très peu des mesures de mitigations et met de l'avant les stratégies qui limiteront à la source les nuisances sonores et atmosphériques ayant un impact sur l'environnement et la santé des populations. Dans ses mémoires, la Ville dénonce les projets conçus et intégrés a posteriori et demande que le territoire et les plans élaborés pour celui-ci guident davantage la conception des projets routiers plutôt que le contraire. Elle renouvelle son argumentaire en usant d'un nombre de plus

en plus important de dimensions territoriales pour faire valoir cette approche plus holistique. En plus de cet accroissement significatif des dimensions mobilisées que nous avons observé entre le projet Notre-Dame et le projet Turcot, la Ville a aussi présenté une vision plus harmonisée de ces différentes dimensions. Elle semble cependant avoir quelques difficultés à maintenir cette position pluriscale et environnementale face à un interlocuteur tel que le MTQ. C'est du moins ce qui ressort des documents qu'elle a produits conjointement avec celui-ci pour le projet Notre-Dame 2005-2008 et de l'écart important qu'il y a entre celui-ci et les autres documents que nous avons étudiés ici.

Ajoutons finalement que la position de la Ville et le modèle qu'elle privilégie peuvent varier en fonction de l'administration en place. En effet, le projet de modernisation de Notre-Dame 2002 avait été approuvé par l'administration Bourque avant d'être rejeté par l'administration de Gérald Tremblay qui venait à peine d'être élue lorsque la consultation publique du BAPE a eu lieu. Il ne s'agit donc pas d'un acteur qui privilégie systématiquement le même modèle. Ce qui ne facilite sûrement pas ses relations avec le ministère du Transport qui, comme nous l'avons vu précédemment, a une position beaucoup plus stable sur le sujet, et ce, malgré les changements fréquents de ministres titulaires.

4.3 La position hybride

Nous avons choisi de nous attarder sur le cas du collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) parce que cet acteur a participé de manière importante dans le débat autour du projet Notre-Dame de 2002 et que suite à des audiences menées localement il se présentait comme «le porte-parole du quartier Hochelaga-Maisonneuve» et principal interlocuteur auprès du MTQ (CAUHM, 2002, p.6). Précisons d'entrée de jeu que le CAUHM «*pilote un regroupement d'organismes de promotion économique et de groupes de quartier*» et «*sa mission première est de promouvoir l'amélioration du parc de loge-*

ments et la relance de son artère commerciale principale, la rue Sainte-Catherine, pour favoriser l'essor économique du quartier» (Bisson, 2002). Il ne s'agit donc pas d'un organisme ordinaire, mais d'un hybride qui a tout autant des visées en aménagement, que du point de vue du développement communautaire et économique. Il va sans dire que son discours sur l'intégration de l'équipement est teinté par ces trois domaines d'intérêt et en fait un exemple intéressant.

La position sur l'intégration du CAUHM est une position hybride, car elle mobilise strictement des dimensions locales du territoire telles que le font les organismes ayant une approche économique locale, mais elle use de l'argumentaire lié à la qualité de vie comme les autres organismes locaux, les citoyens et les experts en aménagement. Ainsi, elle s'intéresse principalement à la requalification et la revitalisation des quartiers riverains autant dans l'esprit d'améliorer le milieu de vie que d'améliorer le potentiel de développement économique. Le CAUHM est ouvert à des aménagements qui pourraient attirer les résidents, les investisseurs et la clientèle de tous les secteurs économiques. L'organisme se prononce aussi sur les questions d'intégration du réseau viaire, cyclable ou piétonnier local et de desserte locale en transport collectif en envisageant autant la desserte des secteurs d'habitation que des secteurs d'emploi. En ce qui a trait aux nuisances et questions environnementales, il ne s'avance que sur des éléments à l'échelle locale, mais va plus loin que les autres acteurs économiques en demandant que la place de l'automobile soit réduite de manière significative, que soient intégrées des mesures incitatives au transport en commun. L'organisme accorde aussi aux questions paysagères et esthétiques une importance particulière et appui sur l'importance des aménagements riverains pour la dynamique locale et la qualité du milieu de vie (p.10).

Dans l'ensemble, l'argumentaire et les principes défendus par le CAUHM, bien que seulement axés sur le niveau local des dimensions territoriales, semblent cohérents. Ce qui peut toutefois surprendre pour un organisme qui s'attarde autant aux préoccupations locales, c'est son choix de soutenir la proposition d'équipement en tran-

chée du MTQ. Au-delà du fait que le CAUHM ait collaboré étroitement avec le MTQ, ce qui pousse l'organisme à appuyer le projet, selon les dires du porte-parole du CAUHM, ce n'est pas le modèle en lui-même, mais plutôt l'attrait d'un projet qui répond à la fois à ses objectifs d'aménagement et de développement économique local. En effet, selon le porte-parole du CAUHM, il permettrait un afflux plus important tout en réduisant les effets négatifs au niveau local²⁵. Ainsi, malgré le fait qu'il mette de l'avant des préoccupations locales liées à la qualité de vie, qu'il ait des «*appréhensions à propos de l'estimation des débits de circulation*» du MTQ (qui auront inévitablement des effets sur les nuisances sonores et atmosphériques s'ils s'avèrent fondés) et qu'il souhaite «*[...] que la nouvelle voie rapide ne favorise d'aucune façon les déplacements individuels en automobile aux heures de pointe*» (p.10), le CAUHM se laisse convaincre et appui la mise en place d'un corridor routier en tranchée qui privilégie, en raison de sa perméabilité limitée, le transit régional à bord de véhicules individuels dans son propre quartier. Face à ces contradictions, il nous semble que le CAUHM présentait davantage une position anti-statu quo qu'une position pro-autoroute. Après avoir analysé la position du CAUHM, ce que nous retenons c'est que l'affrontement entre les acteurs au niveau local ne reposait donc pas sur des écarts irréconciliables concernant l'analyse des problématiques territoriales locales, mais simplement sur la manière de les résoudre. Cependant, en proposant lui-même un modèle d'équipement en tranchée et en appuyant le projet du MTQ, le CAUHM a mis de côté son analyse et s'est malheureusement empêtré dans l'«*opposition dichotomique entre "autoroute" et "boulevard urbain"*» (Gariépy et Desjardins, 2002 dans Desjardins, 2008, p. 295).

²⁵Jean Rouleau, porte-parole du CAUHM affirme : «*Si nous avons appuyé le concept d'autoroute en tranchée du MTQ l'an dernier, ce n'était pas à cause de la tranchée, mais parce que c'était la meilleure manière de gérer des volumes de trafic semblables sans nuire aux résidents des quartiers riverains.*» (Bisson, 2002).

Par rapport à l'intégration, nous constatons donc qu'il est possible pour des acteurs d'aborder le territoire local de manière similaire sans pour autant avoir la même position globale face au projet. Nous constatons donc que le modèle d'équipement privilégié ne s'appuie pas seulement sur une position d'intégration, mais aussi sur d'autres facteurs. Comme nous n'avons analysé qu'un seul cas de ce type, nous ne pouvons affirmer avec assurance quels sont ces autres facteurs. Toutefois, dans ce cas-ci notre hypothèse est que la persistance du mythe de l'effet structurant²⁶, le niveau de connaissance limitée par rapport aux problématiques de transport, à l'évaluation des nuisances²⁷ et aux solutions qui s'offrent pour répondre à ces problèmes, ainsi qu'une relation étroite avec un acteur très influent ont pu participer au choix du modèle d'équipement mis de l'avant. Notons que le CAUHM n'a pas participé aux audiences de 2008.

4.4 Conclusion de l'analyse par type d'acteurs et des cas particuliers

En croisant les informations amassées à l'aide de la grille d'analyse, nous avons fait ressortir les deux grandes tendances et nuances entre les positions qui apparaissent dans le discours des acteurs sélectionnés qui mobilisent le concept d'intégration. Grosso modo, nous constatons que, d'un côté, on souhaite adapter le territoire en fonction de l'équipement qui dessert un espace économique plus vaste et, de l'autre, on souhaite que l'équipement s'adapte aux caractéristiques sociales, environnementales et patrimoniales du territoire. S'opposent donc des visions de l'intégration que l'on peut qualifier de fonctionnalistes et holistiques. Nous avons aussi remarqué que le champ d'expertise ou d'intérêt de l'acteur a plus d'influence sur sa position que l'endroit d'où il provient. Ainsi, certains acteurs locaux priorisent des questions régionales et des acteurs supralocaux s'inquiètent en premier lieu des impacts locaux. Nous avons aussi noté qu'une

grande majorité des acteurs ayant été sélectionnés, qui font l'usage du concept d'intégration, ont une approche environnementale pluriscalaire.

En ce qui concerne l'analyse de l'approche d'intégration du MTQ, nous constatons que ce concept occupe de plus en plus de place dans le discours diffusé dans les médias et dans les documents résumant les projets, mais que ces propositions et ces études d'impacts véhiculent sensiblement la même vision de l'intégration régionale et fonctionnelle que dans les années soixante. En ce qui concerne la position de la Direction de la santé publique de Montréal, nous avons observé que cet organisme a démontré une ouverture croissante face aux questions d'intégration urbaine locale. L'étude de ce cas nous a permis de voir qu'une institution peut se désolidariser d'une approche sectorielle, peut changer sa structure, ou son approche et peut renouveler sa vision du contexte urbain et ainsi, participer à la recherche de solutions plus adaptées. L'étude des mémoires de la Ville de Montréal et l'observation des changements dans son plaidoyer sur l'intégration nous portent à croire qu'en plus des élus qui n'ont pas tous la même opinion sur la question de l'intégration, il est possible que d'autres forces se confrontent au sein même de l'administration municipale. Nous ne savons pas exactement qui tient quelle position, mais il est aisé d'imaginer que les différentes équipes, telles que celles chargées des travaux

²⁶Comme nous l'avons exposé dans notre problématique lorsque nous avons traité du mythe de l'effet structurant, l'implantation d'un corridor autoroutier très peu perméable ne favorise pas le développement des quartiers qu'il traverse, mais plutôt celui de ceux situés en périphérie.

²⁷En ce qui a trait aux nuisances, le BAPE a soulevé le fait que si les nuisances sonores seraient réduites à quelques endroits, mais que près des «rues d'Iberville, Frontenac, Viau, le boulevard Pie-IX et leurs abords demeureraient fort bruyants avec des niveaux supérieurs à 60 et même 65 dB (A).» et que «Le niveau de bruit augmenterait sur la rue Viau et spécialement dans les rues d'Iberville et Frontenac. D'après la simulation, plusieurs îlots avoisinant ces artères transversales demeureraient en tout ou en majeure partie dans une zone de gêne sonore.» (BAPE, 2002, p. 76).

publics ou des grands projets qui ne possèdent pas la même culture professionnelle et sont dirigés par des personnes différentes, n'accordent pas le même intérêt ou importance à cet enjeu. Il en va sans doute de même pour les administrations et les équipes de fonctionnaires dans les arrondissements qui en plus de débattre entre eux doivent débattre avec l'un ou l'autre des équipes de la ville centre. Si l'on pousse un peu plus la réflexion, nous pourrions même dire qu'il est possible que certaines de ces équipes aient davantage d'affinité avec l'approche du MTQ et que leur implication plus directe dans le projet pourrait influencer sur la position globale de la Ville. Ayant assimilé cette idée au fil des projets, le MTQ pourrait s'arranger pour transiger avec cette équipe plutôt qu'avec celle qui a une approche d'intégration plus exi-

geante. Tout comme la DSP, le MTQ pourrait avoir fait un certain apprentissage dans le débat. Toutefois, celle-ci ne serait pas axée sur l'importance de l'intégration urbaine, mais plutôt sur les stratégies entre acteurs institutionnels.

Complémentairement, l'analyse de la position exceptionnelle du CAUHM nous a permis de remarquer que la position par rapport au territoire et le modèle d'équipement privilégié ne vont pas toujours de pair. En plus de cette analyse par type d'acteurs, nous nous sommes penchée sur les rapports produits par les organismes de consultation publique afin de voir quelle place les différentes commissions du BAPE, de l'OCPM et de Convercité ont réservée au concept d'intégration. Cette analyse est présentée au chapitre 5.

5. Visions de l'intégration véhiculées par les organismes de consultation et les commissions

Afin de compléter notre portrait, nous abordons finalement les visions de l'intégration véhiculées par les organismes de consultation parce qu'il s'agit d'entités qui ont une influence significative sur les projets d'aménagement. Avant de débiter notre analyse, nous croyons important de présenter brièvement les organismes qui ont nommé les commissaires ou équipes qui ont rédigé les rapports que nous nous apprêtons à décortiquer. Le premier dont nous traiterons est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui *«a pour fonctions d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre [de l'environnement] et de faire rapport à ce dernier de ses constatations ainsi que de*

l'analyse qu'il en a faite» (Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., c. Q-2, section II.1, article 6.3) depuis 1978. Ces procédures de consultations publiques et d'évaluation d'impact permettent de connaître et de considérer une pluralité d'opinions, de visions et de préoccupations émanant du milieu d'insertion ainsi que *«d'associer le public aux décisions qui concernent le milieu de vie, introduisant des questions de valeurs et de choix de société dans l'analyse des projets»* (BAPE cité par Côté et Waaub, 2000, p.44-45).

Le second organisme, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a, quant à lui, *«pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire, et à tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.»*²⁸ Parce qu'il joue un rôle de tiers neutre (organisme indépendant dont les *«membres ne sont ni des élus ni des employés municipaux»*) et que la structure de ces consultations est similaire à celle du BAPE, il est considéré comme son pendant municipal.

Finalement, l'agence Convercité est un organisme à but non lucratif et se présente comme étant un *«chef de file à Montréal en matière d'intervention dans des projets destinés au développement et à l'amélioration du milieu urbain»*. Celle-ci offre des services d'information stratégique et des services-conseils aux promoteurs privés et institutionnels, aux regroupements de commerçants et de gens d'affaires, aux groupes communautaires, arrondissements et services municipaux et gouvernementaux, *«destinés à éclairer leurs prises de décision»*²⁹. Puisque *«la concertation est le principe fondamental sur lequel repose l'approche de travail de Convercité»*, cet organisme accompagne ses clients dans le développement, la réalisation, le suivi de projets en misant sur la participation, l'inclusion et la recherche de solution. Notons que cette agence reçoit habituellement son mandat du promoteur ou de l'organisme gouvernemental qui souhaite voir son projet se réaliser, ce qui diffère largement de l'OCPM et du BAPE, qui sont des tierces parties indépendantes.

²⁸[<http://www.ocpm.qc.ca/locpm>]

²⁹[<http://www.convercite.org/services/>]

Les organismes publics ont impérativement à remettre des recommandations. Malgré le fait que les rapports de consultation n'ont pas un poids similaire aux jugements émis à la cour et que le gouvernement n'est pas tenu de se conformer à toutes les recommandations qu'ils contiennent, les commissions chargées des audiences publiques sont des actrices importantes du débat, car elles prennent position et par leur rapport et les questions qu'elles formulent, elles peuvent influencer l'opinion publique et participer à la diffusion de certains concepts. Quant à elle, l'agence Convercité a des mandats variables (larges ou très circonscrits) et peut n'avoir qu'à recueillir les commentaires de la population et les présenter sans faire de commentaires. Son mandat est d'abord de satisfaire son client en répondant à ses demandes spécifiques. L'équipe mandatée n'est donc pas équivalente aux commissions du BAPE ou de l'OCPM et ne constitue pas comme ces dernières un acteur à part en soi. C'est pour ces raisons que nous avons choisi de nous intéresser aux rapports d'audiences publiques du BAPE et de l'OCPM. En ce qui concerne les rapports de Convercité, nous n'avons choisi de nous y attarder seulement parce qu'ils portent précisément sur l'intégration.

Vu les différences entre les mandats des commissions et des organismes de consultation que sont le BAPE, l'OCPM et la firme Convercité, la tâche d'analyse et de comparaison des rapports et mémoires déposés lors des consultations publiques portant sur deux projets de modernisation de Notre-Dame, sur le réaménagement du complexe Turcot et sur le projet Bonaventure a présenté un certain défi. D'emblée, il ne fallait pas confondre les positions de la commission et celles des acteurs qu'elle ne fait que rapporter. Néanmoins, dès la première lecture des rapports nous avons remarqué que leur structure et la place que les commissions réservent à l'intégration variaient de l'un à l'autre et qu'un examen plus poussé pourrait nous renseigner sur la vision de l'intégration que le rapport véhicule. Nous nous sommes donc concentrée sur cette structure discursive (chapitre réservé spécifiquement au sujet, nombres de pages allouées au sujet, prise en compte de l'argumentaire des participants, etc.) pour examiner comment sont considérées les différentes dimensions et échelles territoriales. Nous avons donc vérifié si les commissions ont des approches inclusives ou étroites de l'intégration et sur quoi s'appuie la relation infrastructure\territoire

qu'elles privilégient et le modèle d'infrastructure qu'elles croient être le plus adéquat. Notons que notre analyse du rapport de consultation menée par Convercité diffère quelque peu puisque la consultation ne portait que sur les modalités d'insertion de l'équipement déjà conçu et que l'organisme n'était pas mandaté pour émettre des recommandations. Nous nous sommes penchée sur les dimensions de l'intégration qui y sont traitées pour saisir l'esprit de cette consultation particulière.

5.1 Les commissions du BAPE

Au sein même des procédures menées par le Bureau des audiences publiques en environnement, d'une commission à l'autre, le concept d'intégration prend différentes couleurs. La structure des rapports 162 et 262 portant, respectivement, sur *le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le MTQ* (BAPE, 2002) et sur *le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount par le MTQ* (BAPE, 2009), illustre avec clarté les écarts de position des différentes commissions à propos du territoire et de l'intégration.

Le chapitre 4 du rapport du BAPE sur le projet Notre-Dame de 2002, intitulé «*L'intégration du projet au milieu urbain et ses impacts*», constitue l'essence de ce document (44 pages sur environ 94 pages de texte). Afin de mieux comprendre comment la commission du BAPE interprète ici «*l'intégration du projet au milieu urbain*», nous croyions qu'il est pertinent de reprendre la liste des éléments abordés dans ce chapitre :

- Les variantes de tracé pour le raccordement de la rue Notre-Dame à l'autoroute 25
- Le raccordement au réseau routier local (les débordements de la circulation, la fermeture totale ou partielle d'intersections de rues)
- Le transport collectif (les voies réservées et les mesures préférentielles aux carrefours, la continuité des voies réservées au transport en

commun, le raccordement aux circuits locaux d'autobus)

- Le transport des marchandises (l'importance du camionnage, des aménagements visant l'amélioration du transport des marchandises)
- L'accès aux espaces publics (l'accès au fleuve, un réseau de parcs et de places)
- Les composantes patrimoniales (la station de pompage Craig, l'ancienne tonnellerie, le Centre de soins prolongés Grace Dart)
- La piste multifonctionnelle (le raccordement au réseau cyclable municipal, le raccordement au réseau cyclable municipal selon les variantes, «*CSF*» et «*CN*», la sécurité des usagers).
- Les impacts sur le climat sonore et la qualité de l'air (le climat sonore aux abords de la rue Notre-Dame, la qualité de l'air)
- L'acceptabilité sociale du projet (le projet du Ministère, la solution de rechange de la Ville de Montréal) (BAPE, 2002, p. viii)

On constate que pour la commission responsable de cette consultation l'intégration urbaine implique, si l'on reprend les dimensions présentées préalablement dans notre grille : l'intégration aux réseaux de transport des personnes (motorisés ou non) et des marchandises, autant locaux que supérieurs, les questions d'environnement et de santé, la perméabilité de l'infrastructure (accès au fleuve et aux parcs du côté sud), la revalorisation des quartiers et espaces riverains (mise en valeur du patrimoine), la flexibilité (inclus l'examen des options de connexion à l'autoroute 25 avec ses différents impacts et potentialités), l'intégration paysagère (vue sur le fleuve), auxquelles elle y ajoute

la notion d'acceptabilité sociale du projet. Nous pouvons affirmer qu'il s'agit d'une approche pluri-dimensionnelle, pluriscale du rapport entre territoire et infrastructure.

Si la présence de la question de l'acceptabilité sociale dans cette énumération étonne quelque peu, il faut préciser que celle-ci est soulevée pour mettre en évidence que ce projet s'inscrit dans la même logique de complétion du réseau régional que le projet rejeté dans les années soixante-dix, qu'il accentuera la coupure faite par l'infrastructure actuelle et que d'autres propositions, telles que celle du projet de boulevard urbain de la Ville de Montréal, devraient être considérées sérieusement. On parle donc ici autant de l'arrimage du projet avec le contexte social et historique que d'une certaine vision de l'arrimage de l'infrastructure dans un contexte urbain en tant que milieu de vie. Presque tous les acteurs ayant une sensibilité aux questions sociales et s'inscrivant dans le temps de manière plus significative le faisaient au travers du concept de développement durable et d'équité inter-générationnelle et intra-générationnelle qui ont font partie.

En plus de concentrer toutes ces dimensions territoriales dans une section dédiée à l'intégration urbaine, la commission présente ici l'argumentaire des participants aux audiences et celui du promoteur conjointement. Elle utilise l'un et l'autre pour mettre en perspectives les différentes problématiques. La commission semble donc véhiculer l'ensemble des arguments des participants de manière équitable et présente une vision critique de la situation avant d'émettre un avis bien appuyé qui prend en compte à la fois les caractéristiques sociales, historiques et celles du milieu physique.

Dans le cas du rapport 262 portant sur l'échangeur Turcot 2009, le constat est bien différent. Dans ce rapport, la question de l'intégration est traitée en deux volets. Dans un premier temps, une section intitulée «*L'intégration du complexe dans la trame urbaine*», dans le chapitre «*Les préoccupations et les opinions des participants*», présente une série de commentaires provenant des participants. Ceux-ci touchent l'intégration visuelle (entrée de ville et design de l'infrastructure), la connex-

ion des voies cyclables et piétonnières au réseau montréalais, la sécurité et la santé des usagers, la valorisation de la falaise Saint-Jacques et des espaces verts (ainsi que leur fragmentation), le réaménagement de la cour Turcot (requalification), le traitement des sols contaminés ainsi que les propositions pour le réaménagement du complexe.

Après cette lecture, nous avons porté notre attention sur la proportion de cette section par rapport à l'ensemble du rapport. Celle-ci n'occupe qu'un petit peu plus de 5 pages sur 173. Bien que ce ne soit pas toujours le volume qui fasse la qualité, on ne peut pas espérer que les différentes questions soulevées soient analysées et évaluées à différents niveaux territoriaux par la commission à l'intérieur de 5 pages. Concrètement, on ne fait qu'y relever en vrac les commentaires d'une poignée de participants. Contrairement à celle du rapport 162 sur le projet Notre-Dame, cette catégorisation de l'intégration urbaine nous est apparue pour le moins superficielle. Face à ce constat, nous avons donc cherché à comprendre quelle logique sous-tendait cette structure et cette vision si étroite de l'intégration. Pourquoi exclut-on d'une section sur «*l'intégration du complexe dans la trame urbaine*» les questions de transport durable ? La trame urbaine de ces quartiers n'est-elle pas en grande partie tracée par des infrastructures de transport (rues, canal, voies ferrées, autoroutes) ? Le choix d'encourager un mode de transport plutôt qu'un autre n'influence-t-il pas la forme urbaine ? Nous avons ensuite constaté qu'une foule d'autres éléments territoriaux considérés à plusieurs échelles sont évoqués dans une autre section³⁰. Pourquoi sont-ils placés dans une section indépendante ? Ne sont-elles pas considérées par la commission comme des composantes devant être prises en compte dans «*L'intégration du complexe dans la trame urbaine*» (BAPE, 2009, p.46) ? Ce classe-

³⁰Les acquisitions résidentielles, commerciales et industrielles, l'enclavement et les effets sur la vie des quartiers, la mobilité et la sécurité des piétons et cyclistes, les aspects visuels, la santé (pollution de l'air et sonore), transports durables (place de l'automobile et transfert modal) et les gaz à effet de serre.

ment apparaît moins étonnant lorsque l'on constate que tous les commentaires des participants s'appuyant sur des dimensions à portée locale et qui sont des questions sensibles sont exclues de la section intégration urbaine et sont abordées dans la section beaucoup plus générale «*Les répercussions du projet*» du même chapitre. En effet, malgré que l'on traite de l'intégration visuelle, de connexion des pistes cyclables ou de parcs, on y parle principalement des effets sur l'image, les réseaux, les pourcentages de couverture végétale qui pourraient avoir un effet à l'échelle locale, mais qui ne sont ici considérés que d'un point de vue régional. Comme si l'on cherchait à éviter les questions sensibles lorsque l'on parle d'intégration urbaine.

Dans la section «*L'aménagement*» du chapitre 3 portant sur «*Les répercussions du projet*», presque tous les éléments du chapitre 2 sont repris, mais principalement du point de vue du promoteur et pour certains éléments du point de vue de la ville. La structure et le rythme du texte détonnent ici fortement avec celui du chapitre 2. Ici, chaque élément est traité avec plus de sérieux et la section s'étend sur 20 pages plutôt que 5. L'application qui est mise ici à décrire chaque argument du promoteur détonne fortement avec l'effet de vrac du chapitre précédent. C'est aussi dans cette section que la commission émet ses avis. Dans ces avis transparaissent quelques commentaires des participants, mais ces avis demeurent essentiellement liés à des aspects esthétiques, sont présentés dans une approche de mitigation et ne remettent aucunement en cause la géométrie des tracés ou la logique dans laquelle ce projet d'équipement s'inscrit.

On pourrait croire que cette structure du rapport ne fait que reproduire la pauvreté des propos des participants. Toutefois, après avoir assisté à la première soirée d'information et aux deux premières soirées de présentation de mémoire à Saint-Hen-

ri³¹ portant sur ce projet et avoir lu une bonne partie des mémoires déposés, nous ne pouvons être de cet avis. Selon nous, le rapport de cette consultation est très loin de refléter toute la richesse des interventions des participants quant au rapport entre infrastructure et territoire qui transparaisait lors des consultations et qui demeure dans les mémoires déposés. Il suffit de lire les mémoires d'Équiterre et Vivre en ville, de Pierre Gauthier, du CRE Montréal, du RÉSO (Regroupement économique et social du Sud-Ouest), de la DSP ou de la Ville pour constater que la majorité des arguments que ces organismes présentent ne sont pas inclus dans le rapport du BAPE et lorsqu'ils le sont, ils le sont de manière réductrice ou marginale. Pourtant leur argumentaire reflète beaucoup mieux ce que l'on a pu entendre lors des audiences publiques et ce que l'on peut trouver dans la majorité des mémoires.

Quant à la relation entre infrastructure et territoire, si le rapport 162 nous est apparu clair, inclusif, pluriscalaire et pluridimensionnel, le rapport 262 nous est apparu au contraire axé sur les considérations régionales et sur renvoyait une vision plutôt pauvre de l'intégration. En ce qui concerne la question de la participation, si l'on compare le rapport Notre-Dame 2002 et le rapport Turcot 2009, on peut affirmer que Louise Boucher, Alain Cloutier et Louis Dérigier, commissaires responsables du premier rapport, avaient une approche plus fédératrice et donnaient beaucoup plus de place aux interventions des participants que l'on fait les commissaires Michel Germain, Anne-Marie Parent et Jean-François Longpré dans le rapport Turcot. Ces derniers, en faisant un faible usage de l'argumentaire des divers acteurs, laissent ainsi croire que seuls les propos du MTQ, et parfois de la Ville, pèsent réellement dans la balance et méritent d'être analysés avec sérieux.

³¹Séances d'information et d'audiences menées au Centre Récréatif, Culturel et Sportif St-Zotique à Saint-Henri 11 mai et 15 et 16 juin 2009 (seulement les séances en soirée).

5.2 Convercité et Notre-Dame 2008

Puisque la consultation portant sur le projet Notre-Dame 2008 avait principalement comme objet la question de l'intégration urbaine, nous avons cru qu'il s'agirait d'une occasion intéressante de vérifier quels usages sont faits du concept d'intégration et d'observer toute la portée de ce concept dans le contexte d'un projet d'aménagement d'infrastructure de transport. Notons toutefois que le contenu du décret gouvernemental et le mandat très circonscrit confié à Convercité ont limité l'étendue de nos recherches. Grâce au décret gouvernemental 1130-2002, la consultation publique sur l'intégration urbaine se substituait au processus habituel de consultation du BAPE. Selon ce même décret, afin que l'on puisse délivrer un certificat d'autorisation, il ne fallait au MTQ que répondre aux deux conditions suivantes :

Condition 3

Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet à l'ouest de la rue Dickson. Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement le rapport de la consultation publique qui sera réalisée conjointement avec la Ville de Montréal sur l'intégration urbaine du projet. Ce rapport doit traiter notamment des aménagements des parcs et des espaces publics, des éléments patrimoniaux, de la piste multifonctionnelle ainsi que des mesures d'atténuation du bruit³². Ce rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Et

Condition 4

Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet à l'est de la rue Dickson. Pour le tronçon de l'avenue Souigny situé à l'est de la rue Dickson et comprenant l'échangeur de l'autoroute 25, le ministre des Transports doit consult-

er la Ville de Montréal et la population concernée sur les aménagements, la piste multifonctionnelle et les mesures d'atténuation du bruit³³. Le rapport de cette consultation doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (Convercité, 2008a, p.3).

Parler de l'intégration urbaine est, pour nous qui nous intéressons au lien entre territoire et infrastructures, une très bonne chose. Toutefois, lorsque l'on donne un tel mandat, bien que la demande reste ouverte (usage du mot notamment), elle oriente fortement la tenue des audiences et tend à limiter le débat. Ainsi, par ce mandat sont exclus d'entrée de jeu une série d'éléments qui ont soulevé la controverse dans les débats de 2002 et que la commission du BAPE avait demandé au MTQ de réviser. Bien que les dimensions interpellées soient d'un grand intérêt³⁴, elles se limitent aux questions locales et nulle part il n'est fait état des relations entre les échelles. Plus concrètement, on évite de traiter de la voie elle-même (ex. : tranchée versus voies en surfaces), de parler des tensions entre son rôle de desserte régionale versus locale, et bien sûr d'aborder les l'effet sur l'occupation régionale du territoire et, par exten-

³² & ³³ Souligné par G.T.

³⁴ *Transports actif et collectif (La fonctionnalité des aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier ; Les liens avec le réseau cyclable existant ; La desserte locale en transport collectif ; La sécurité des déplacements), parcs, espaces publics et patrimoine bâti (L'aménagement, l'accessibilité et la sécurité des parcs et des espaces publics (les parcs Belerive, Morgan, Champêtre et Dézéry); La mise en valeur des éléments patrimoniaux et leur accessibilité (le pôle patrimonial du Pied-du-Courant – qui comprend l'Esplanade des Patriotes, l'ancienne station de pompage Craig, l'ancienne Prison du Pied-du-Courant – la Tonnelierie et l'ancienne Caserne Letourneux)) et qualité des milieux de vie (L'aménagement du parc linéaire et les mesures d'atténuation du bruit relié à la circulation automobile ; La qualité de l'air ; Les interfaces entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes (accès et apaisement de la circulation sur le réseau local.)).* (Convercité, 2008a, p.6)

sion, les effets sur l'environnement global (étalement urbain, usage intensif de l'automobile et émissions de G.E.S.). On souhaite plutôt se concentrer sur les questions qui n'ont que des impacts ponctuels dans l'espace, mais aucunement sur l'ensemble du projet. Par cette stratégie on exclut aussi toutes les dimensions qui constituaient l'essentiel de l'argumentaire des opposants à ce projet (dont la Ville faisait d'ailleurs partie à l'époque). En plus d'orienter le débat, le mandat subdivise aussi le projet en deux parties (partie Est et Ouest de la rue Dickson) et assure que ne sera jamais abordé le projet dans sa globalité lors des audiences. Comment peut-on parler d'intégration urbaine lorsque l'on évite systématiquement d'aborder l'intégration des deux parties d'un même projet ?

Soulignons aussi que le l'agence Convercité n'avait pas le mandat de présenter des recommandations au MTQ ou à la Ville de Montréal, mais seulement de «*colliger et faire rapport des commentaires, suggestions et recommandations formulés par les participants lors de la consultation publique*» (Convercité, 2008a, p.3). Ce qui signifie qu'en substituant au processus d'audience habituel - où l'on peut aborder toutes les dimensions environnementales - une petite consultation ne concernant que quelques dimensions prédéterminées, l'organisme consultatif a été exclu du débat et, contrairement au rôle que doit jouer le BAPE, n'était que le témoin rapporteur. Par ce décret, le gouvernement affirmait donc préalablement que seule une mésentente majeure sur certains des points sus mentionnés pourrait empêcher la délivrance d'un certificat d'autorisation.

Convercité rapporte que : «*Peu de mémoires abordent la question du choix possible entre une butte et un écran vertical pour la portion du projet comprise entre la rue Alphonse-D.-Roy et l'avenue Bourbonnière*» (Convercité, 2008a, p.34) et que plusieurs participants ont jugé qu'il était déplorable que : «*[...] la consultation publique n'ait pas porté sur le concept routier dans son ensemble, mais plutôt sur des aspects jugés d'ordre cosmétique.*» (Convercité, 2008a, p.23). De ces affirmations, nous comprenons que l'évaluation de l'intégration urbaine d'un projet d'une telle am-

pleur ne peut se faire adéquatement en ne discutant que des enjeux territoriaux à une seule échelle et dans un contexte consultatif aussi contraignant : «*Qu'il s'agisse d'enjeux de proximité ou d'enjeux métropolitains, les décisions gagnent en légitimité lorsqu'elles ont fait l'objet de consultations publiques transparentes et crédibles.*» (Louise Roy dans OCPM, 2010a, p. 9). Est-ce le fait que le projet 2008 ressemble trop au projet 2002 (Étienne Coutu, 2008, Antonin Labossière, 2008) ou est-ce le désir de réaliser le projet rapidement qui poussa le gouvernement à faire ce choix ? Nous n'avons pas pour objectif de répondre à cette question, mais les apparences nous poussent à croire que le concept d'intégration urbaine a peut-être été détourné pour évacuer le débat de fond portant sur la nature de l'infrastructure, élément qui fut la pierre d'achoppement de la consultation précédente. Ainsi, le concept d'intégration au niveau local peut demeurer une filière comme les autres, et être instrumentalisé pour gommer et simplifier un rapport entre infrastructure et territoire qui est plus complexe que l'on veut bien laisser croire.

5.3 L'OCPM

Notons préalablement que le projet Bonaventure qui a fait l'objet d'une consultation menée par l'OCPM diffère des trois autres parce qu'il inclut des îlots devant accueillir du bâti en son centre. Notez que nous prendrons en compte les éléments morphologiques et territoriaux que cela modifie, mais que nous ne nous attarderons pas aux questions de rentabilité foncière qui ne faisaient pas partie des autres projets et qui s'éloignent du sujet qui nous intéresse ici.

La première spécificité du rapport de l'OCPM sur le *Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Avant-projet détaillé – phase 1)* est qu'il ne possède aucune section réservée spécifiquement à l'intégration. Toutefois, il est indiqué ceci dans la conclusion de la section 3.2.1 *La pertinence du projet* :

Tout en demeurant convaincue de la pertinence du projet de réaménagement de l'ensemble de l'autoroute Bonaventure, la commission estime que les préoccupations exprimées par les intervenants méritent considération et réponse. Elle est donc d'avis que ces préoccupations, qui sont autant d'enjeux, devront être prises en compte dans la prochaine étape de développement du projet. Cette dernière devrait permettre de s'assurer d'une meilleure insertion du projet dans le milieu, en considérant l'ensemble des composantes contextuelles de Montréal et des quartiers limitrophes. L'analyse détaillée qui suit débouche sur un ensemble de recommandations à cet égard. (OCPM, 2010, p.37)

Cette analyse détaillée traite en grande partie de la prise en compte des différents modes de transport, en particulier du transport collectif, et du patrimoine spécifique au secteur. Les auteurs soulignent d'entrée de jeu l'importance de la relation entre les aménagements locaux et l'effet régional, ainsi qu'entre le transport et l'aménagement, en affirmant ceci :

Cette problématique du transport en commun sur le plan régional comprend aussi des considérations liées à la rentabilisation des infrastructures de transport collectif, rentabilisation qui repose sur une intégration poussée des dimensions du transport et de l'aménagement. La pensée dominante qui traverse cette problématique est celle d'un développement urbain futur, davantage orienté sur le transport en commun. (OCPM, 2010, p.51-52)

Concernant les transports, ils abordent aussi la question de l'arrimage aux réseaux routiers supérieurs, celle de l'intermodalité et traitent du controversé corridor Dalhousie³⁵. Du côté du patrimoine, on traite essentiellement de la mise en valeur plus adéquate du potentiel du secteur. Pour ce faire, on souligne l'intérêt patrimonial de certaines composantes urbaines telles que les perspectives du paysage urbain, la trame viaire et certains bâtiments qui jusqu'ici ont été négligés dans le projet, de la question d'une entrée de ville de type métropolitain versus le contexte urbain

adjacent, et du reflet de l'histoire du lieu dans les choix d'aménagement des espaces et d'œuvres d'art publics.

Toujours de manière fort détaillée et démontrant une très bonne connaissance du territoire, la commission présente une série de recommandations particulièrement pertinentes pour qui s'intéresse à l'intégration puisqu'elles traitent toutes du contexte spécifique d'insertion de l'infrastructure et d'un meilleur arrimage entre cette dernière et le territoire. La recommandation 1 donne un bon exemple de la position de la commission par rapport aux questions territoriales :

La commission recommande à la Ville, en présence de projets de réaménagement d'une entrée de ville de nature métropolitaine, de considérer un territoire d'étude suffisamment grand pour inclure toutes les variables en interaction directe avec le projet, qu'il s'agisse de transport, d'échelles d'interventions ou de type d'aménagement urbain. Ainsi, dans le cadre du projet en consultation, elle recommande, à cette étape-ci, d'inclure au secteur d'étude le territoire situé à l'ouest de la rue Dalhousie, et ce, jusqu'à la rue de la Montagne (ci-après nommé le « territoire élargi »). (p.35)

Par des recommandations telles que celle-ci, la commission a su mettre en relation les différentes échelles de préoccupations et le fait qu'il peut y avoir une relation réciproque entre l'infrastructure et le territoire lorsque l'on fait une bonne analyse de ce dernier et que l'on sait délimiter la zone

³⁵Dans le projet Bonaventure proposé par la Société du Havre, il a été proposé d'utiliser la rue Dalhousie pour détourner du nouveau boulevard urbain la circulation des autobus qui arrivent et repartent vers la Rive-Sud. L'usage de cette rue de faible gabarit bordée par des édifices patrimoniaux et d'autres à vocation résidentielle a soulevé les protestations de nombreux acteurs car il implique le passage des milliers d'autobus à chaque jour. Les coûts élevés qui sont liés à l'aménagement d'un tunnel sous les structures du CN ont aussi participé à la controverse. Il s'agit du principal aspect du projet contre lequel les participants aux consultations se sont soulevés.

d'étude adéquatement. Dans cet esprit, un autre élément négligé dans le projet Notre-Dame 2008 a ici été soulevé avec pertinence. Puisque la Société du Havre de Montréal (SHM) a choisi de présenter seulement la première phase du projet Bonaventure, la commission soulève le fait que les choix d'aménagement faits dans cette première phase allaient forcément influencer, voire restreindre, les choix des deux autres phases à venir et que, conséquemment : «*il aurait été sans doute préférable de mener une consultation préalable sur la vision d'ensemble proposée par la SHM pour le réaménagement du havre de Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure*» (OCPM, 2010, p.32-33).

Ainsi, malgré le fait que le mot intégration urbaine ne soit pas exploité dans ce rapport, il s'agit sans contredit du rapport le plus complet, le plus critique et rigoureux en terme d'arrimage au contexte urbain dans toute sa complexité. Bien que ce projet ait été présenté volontairement à l'OCPM, la commission n'a pas mis de gants blancs. Nous constatons même qu'elle s'est appuyée sur les commentaires de l'ensemble des participants, même les plus acerbes, et qu'elle a formulé des recommandations où ces commentaires transparaissent véritablement. C'est d'ailleurs ce que soulignait Projet Montréal dans son communiqué de presse du 31 mars 2010 intitulé *L'analyse du projet Bonaventure par Projet Montréal reprise fidèlement dans le rapport de l'OCPM*.

5.4 Conclusion de l'analyse de la vision de l'intégration véhiculée par les organismes de consultation et les commissions

Après l'analyse attentive de ces quatre rapports, nous constatons que la relation infrastructure/territoire est interprétée de manière très différente d'une commission à l'autre et que le concept d'intégration urbaine est fort malléable. Le rapport

Turcot se concentre sur les dimensions à l'échelle régionale, le rapport Notre-Dame 2008 sur les dimensions locales et les rapports Notre-Dame 2002 et Bonaventure 2010 quant à eux intègrent un mélange plus équilibré de préoccupations situées aux deux échelles territoriales. Ces rapports sont instructifs, car ils nous permettent de constater que, pour les commissions, les postures possibles face à l'intégration sont similaires à celles des autres acteurs : le concept d'intégration urbaine peut recevoir une acception restreinte ou élargie pour servir une certaine vision de l'équipement ou du territoire plutôt qu'une autre.

Plus spécifiquement, le rapport de la commission du BAPE sur le projet Notre-Dame 2002 et celui de l'OCPM sur le projet Bonaventure présentaient tous deux une vision inclusive et large de l'intégration. Dans leur rapport, ces commissions ont toutes deux évoqué un nombre impressionnant d'éléments du milieu qui doivent être pris en compte dans la conception de l'équipement intégré et chacun de ceux-ci ont été traité à plus d'une échelle. Ces rapports témoignent d'une perception du contexte urbain et des équipements plus complexe et d'une volonté d'optimiser les projets par leur arrimage adéquat. Notons aussi que de ces deux rapports ressortent autant les arguments du promoteur que ceux des autres participants. Ils s'inscrivent, selon nous, dans la même logique holistique que les mémoires des acteurs ayant une approche environnementale pluriscale. Quant au rapport de l'équipe de Convergence sur le projet de modernisation de Notre-Dame de 2005-2008 et au rapport du BAPE sur le projet de reconstruction du complexe Turcot, ils véhiculent une vision beaucoup plus étroite, voire technique, et privilégient clairement les dimensions régionales. Ils semblent porter une vision simplifiée de la ville et de l'équipement pour faciliter l'implantation de ce dernier. Ils se rapprochent donc davantage de l'approche fonctionnaliste.

Nous aurions pu croire que lorsque l'une des commissions du BAPE, ou de l'OCPM appuie une très grande partie de son rapport sur le concept d'intégration urbaine, tel que cela a été fait dans le projet Notre-Dame 2002, cet usage soit institué ou qu'il tienne lieu de jurisprudence ou du

moins qu'il serve de référence pour les évaluations des équipements routiers majeurs qui suivront. Toutefois, nous en sommes très loin : nous n'avons même relevé aucune trace de référencement entre les consultations ou les rapports. Nous constatons même qu'il n'y a pas de réelle parenté entre le rapport infrastructure/territoire privilégié dans les deux rapports du BAPE étudiés ci-dessus. Contrairement aux magistrats qui ont à juger des causes du même type plusieurs fois dans leur carrière et qui connaissent les jugements rendus auparavant, les commissions et commissaires ne se réfèrent pas aux cas préalablement présentés, même si ceux-ci ont souvent beaucoup en commun et que des leçons pourraient être tirées des projets précédents. Toutefois, comme nous l'avons vu avec le cas de la DSP, si les organismes de consultation ou les commissions ne tirent pas un enseignement de ce processus, d'autres acteurs le font.

Selon nous, les commissions participent de manière importante à fixer les balises de l'intégration puisqu'elles interprètent, analysent et dégagent les dimensions qu'elles considèrent comme prioritaires. Toutefois, elles ont aussi le devoir de présenter l'argumentaire des participants de manière intelligible et équitable afin que leur opinion soit prise en compte. L'étude comparée des quatre rapports nous a cependant fait remarquer que malgré le fait que la question de l'intégration ait pris une place considérable

dans les médias et dans le discours des intervenants ayant participé à la consultation sur le projet Turcot, le rapport du BAPE lui n'aborde la question que de manière marginale. L'hypothèse selon laquelle ce rapport aurait été rédigé pour éviter au maximum la très sensible question de l'intégration, nous apparaît plutôt plausible. Nous pourrions aussi émettre l'hypothèse selon laquelle il s'agissait ici d'une commande politique, toutefois l'exemple récent du rapport de la consultation sur le *Développement durable de l'industrie des gaz de schiste au Québec* (BAPE, 2011), nous rappelle que les recommandations émises par les commissaires ne correspondent pas nécessairement aux souhaits de ceux qui gouvernent.

Finalement, nous remarquons que, dans ces rapports sur les projets d'équipements routiers, le traitement de l'intégration dans une optique inclusive, pluriscale et participative est associé aux projets de boulevard urbain et aux projets réductionnistes, tandis que le traitement de l'intégration de manière étroite, monoscale ou dans une optique de mitigation/compensation favorise les projets de type autoroutier où l'emprise est plus importante et la capacité augmentée. Ainsi, nous constatons que nos structures consultatives *ad hoc*, puisqu'elles ne tirent pas profit des réflexions menées lors des consultations précédentes, peuvent contribuer à perpétuer certains choix et à promouvoir un modèle d'équipement au détriment d'un autre.

6. Retour sur les concepts et questions soulevées et conclusion

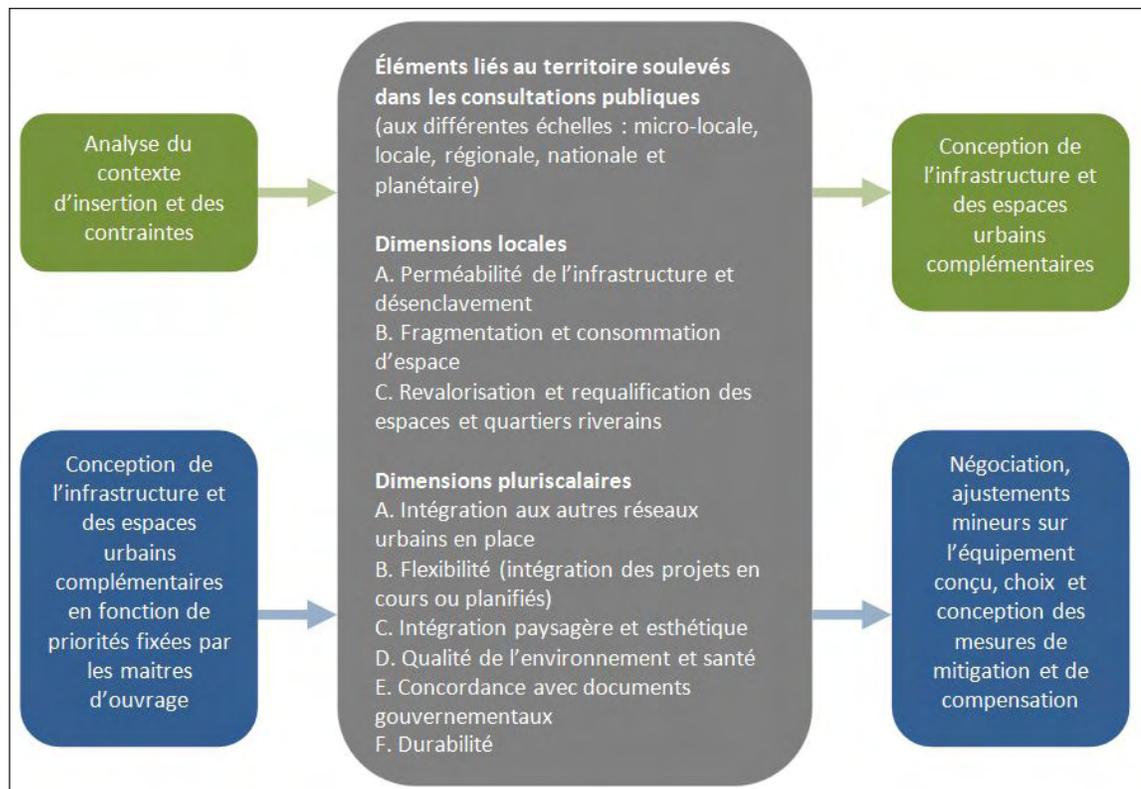
Au cours de cette recherche, notre objectif principal était de caractériser les différentes conceptions de l'intégration qui sont véhiculées par les divers acteurs impliqués dans quatre projets de réaménagement d'équipements routiers majeurs en milieu urbain montréalais. Avant de nous lancer dans l'analyse de cas, nous avons d'abord présenté les éléments de la planification et de la gestion qui ont engendré les premières infrastructures autoroutières et un type particulier de relation entre équipement et territoire. À partir de la littérature et de la pratique de certains chercheurs et aménagistes, nous avons tiré quatre principes qui permettent, du moins en théorie, de dépasser ce mode opératoire déséquilibré pour réduire l'empreinte et les impacts de ces équipements majeurs. En nous appuyant sur ces principes, nous avons examiné le discours de divers participants aux consultations publiques et cherché à savoir quels éléments du territoire (directs et indirects) ils souhaitent que l'on considère dans le processus d'intégration. Nous nous sommes penchée sur les projets pour la rue Notre-Dame, le complexe Turcot et l'extrémité de l'autoroute Bonaventure, mais nous n'avons examiné qu'un échantillon des mémoires déposés. Nous sommes donc consciente que notre analyse est d'une représentativité relative par rapport aux positions de l'ensemble des participants aux consultations. Malgré cela, nous avons relevé un nombre important de dimensions liées au milieu récepteur qui, selon plusieurs intervenants, doivent être prises en considération pour l'intégration des équipements en milieu urbain. L'encadré gris de la figure 15 (page 106) synthétise les familles d'éléments que les mémoires nous ont révélées et qui nous ont servi à décortiquer les mémoires, études d'impacts et rapports.

En observant les combinaisons de dimensions et d'échelles qu'emploient les divers acteurs, nous avons pu relever deux grandes tendances face à l'intégration. D'un côté, on souhaite assujettir le

territoire à l'équipement pour répondre à une fonction précise à l'intérieur d'un réseau plus vaste et, de l'autre, on souhaite que l'équipement soit soumis à une logique d'ensemble ou à une pluralité d'éléments émanant du territoire. Nous avons aussi noté qu'une grande majorité des acteurs ayant été sélectionnés, et qui font donc usage du concept d'intégration, optent pour cette seconde approche que l'on a qualifiée d'environnementale et pluriscale ou d'holistique. Pour plusieurs acteurs, ces approches d'intégration sont aussi associées à une position par rapport à la place de la participation dans le processus d'intégration et c'est ce que nous avons voulu illustrer dans la figure 15.

Nos études de cas plus spécifiques des institutions nous ont permis de comprendre comment se construisent ces visions de l'intégration. Certaines se questionnent et s'adaptent au contexte urbain, environnemental et social en mutation et d'autres demeurent campés sur leur position, mais modifient leur discours pour faciliter l'acceptabilité des projets qu'elles veulent voir se réaliser. Parmi

Figure 15. Deux cheminements d'intégration proposés : le vert est celui souhaité par les acteurs ayant une approche environnementale et pluriscale et le bleu est celui préféré par les acteurs adoptant une approche économique monoscale.



les mémoires étudiés, nous n'avons relevé qu'un seul cas qui diverge des tendances que nous avons décrites, celui du CAUHM. Celui-ci nous a permis de comprendre que la conception de l'intégration adoptée par les acteurs et le modèle d'équipement mis de l'avant ne vont pas toujours de pair. Le cas de la Ville de Montréal nous a permis de soulever l'idée selon laquelle la position d'un acteur par rapport à l'intégration pouvait aussi être influencée par les élus en place ou la culture professionnelle des gens qui en sont en charge. Aussi, le cas de la DSP nous a permis de constater que certains organismes publics démontrent, au travers de leur usage du concept, un apprentissage certain. En ce qui a trait à l'étude des visions véhiculées par les organismes de consultation, elle nous a permis de confirmer que les commissions, par la structure de leur rapport, tout comme les autres acteurs, défendent une position par rapport à l'intégration urbaine qui peut être plus ou moins inclusive ou complexe selon les cas. Aussi, nous avons pu voir que les rapports de consultation ne sont pas considérés comme des jugements et ne font pas office de jurisprudence lorsque l'on traite des cas similaires. Ainsi, les recommandations des commissions ne participent pas à fixer une norme d'implantation des équipements futurs, mais seulement à évaluer le projet actuel selon des critères qu'elle peut choisir librement. Elles proposent donc des balises temporaires. Nous savons que cette étude ne permet pas de cerner tous les tenants et aboutissants qui influent sur la question de l'intégration urbaine des équipements routiers. Toutefois, nous croyons qu'elle offre quelques hypothèses plausibles par rapport aux tendances montréalaises des dernières années concernant les manières de mettre en relation l'équipement de transport et le territoire.

En complément de notre question principale, nous souhaitons vérifier si le rapport entre équipement et territoire et les approches d'intégration qui soutenaient l'implantation des premiers équipements avaient évolué. Nous avons déduit de nos observations que les acteurs qui s'inscrivent dans une approche économique subordonnant les échelles locales à l'échelle régionale ont une vision axée sur la fonction et donc très proche de celle en vogue dans les années soixante. Malgré le fait que le mode de gestion par filière, la croyance en l'effet structurant et la notion d'efficience aient été critiqués, théoriquement et empiriquement déboulonnés, ils continuent de prévaloir pour plusieurs acteurs. Les déséquilibres

dans le rapport entre territoire et équipement dépeint dans notre problématique sont donc toujours d'actualité. Cette approche ne correspond pas aux principes clefs que nous avons soulevés dans notre cadre théorique et perpétue le profond déséquilibre entre l'équipement et le territoire exposé précédemment. D'un autre côté, nous constatons aussi qu'une vision plus holistique de la ville, des projets d'aménagement et de l'intégration se diffuse et occupe de manière croissante le discours et les débats sur des équipements routiers. Qu'on l'évoque au passage, que l'on structure l'ensemble de l'argumentaire autour de celui-ci, qu'on l'utilise pour faciliter l'acceptabilité des projets³⁶ ou que l'on en fasse un idéal à atteindre, l'idée se propage.

En ce qui a trait à cette étude, nous espérons qu'elle aura contribué à définir plus clairement comment cette idée a progressé dans le discours montréalais dans la dernière décennie et à exposer comment nous pouvons tous participer à définir les termes de la ville. Nous n'avons cependant pas découvert pourquoi les promoteurs des grands équipements et certains commissaires continuent-ils de nier l'importance de l'intégration urbaine, tandis que la majorité des citoyens, groupes communautaires et organismes publics, eux, présentent cet enjeu comme étant crucial. Jusqu'à ce que nos décideurs et maîtres d'ouvrage adoptent une vision moins mythique de l'équipement et plus inclusive du territoire, il sera judicieux de tenter de comprendre cette stérile résistance.

Il suffit de visionner la capsule vidéo conçue par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) présentant le nouveau projet Turcot (version 2010) et examiner la place qu'occupe le segment intitulé «*Une intégration urbaine harmonieuse*» pour en être convaincu. Celui-ci y occupe la moitié de la vidéo : [<http://www.turcot.gouv.qc.ca/presentationmodelisee.asp>].

Médiagraphie

- ADES, Josefina et Philippe APPARICIO et Anne-Marie SÉGUIN (2009) *Assiste-t-on à l'émergence de nouvelles formes de distribution de la pauvreté dans les grandes métropoles canadiennes ?* Inédits / Working papers, no 2009-05 [http://www.uqs.inrs.ca/sites/default/files/inedit2009_05.pdf]
- AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2010) *Mandat légal, mission et vision de la DSP* [<http://www.santepub-mtl.qc.ca/direction/index.html>] consulté le 14 décembre 2010
- ALLAIN, Rémy (2005) *Morphologie Urbaine - Géographie, Aménagement et Architecture de la ville*, Éd. Armand Colin, Paris, 254 p.
- ALARIE, Myriam, Élise DUBOIS, Bertrand GOUTORBE et Geneviève TREMBLAY, *Élaboration d'une démarche évaluative concernant le réaménagement de l'échangeur Turcot, dans le cadre du cours Évaluation environnementale et évaluation de projet URB6772* donné par Michel Gariépy, à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal, remis le 17 décembre 2008
- ANTONI, Jean-Philippe (2009) *Lexique de la ville*, Ed. Ellipses, Paris, 184 p.
- BAPE (2011) *Développement durable de l'industrie des gaz de schiste au Québec* [<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape273.pdf>] Consulté le 25 juillet 2011
- BAROUCH, Gilles (1989) *La décision en miettes : système de pensée et d'action à l'œuvre dans la gestion des milieux naturels*, Éditions de l'Harmattan. Paris, 237 p.
- BELPOMME, Dominique (2004) *Ces maladies créées par l'homme. Comment la dégradation de l'environnement met en péril notre santé*, Albin Michel, Paris, p. 144.
- BÉRION, Pascal (1998) « Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport » in les *Cahiers Scientifiques du transport*, N° 33/1998 - Pages 109-127.
- BISSON, Bruno (2002) « Le CAU entend défendre seul sa vision de la rue Notre-Dame » *La presse*, publié le 12 décembre.
- BOITEUX, Marcel (2001) *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, Éd. La Documentation Française, Paris, 325p.
- BRISSET, Pierre (2008) *Échangeur Turcot, manifeste pour les critères d'aménagement* [www.mobilisation-turcot.info/fichiers/Manifeste-30_juillet_FINAL.pdf] consulté le 3 décembre 2008
- BRENNER, Neil (1999) « Globalisation as Reterritorialisation : The Re-scaling of Urban Governance in the European Union » in *Urban Studies*, Vol. 36, No. 3, p. 431 à 451.
- CARDINAL HARDY (2007) *Analyse et intégration urbaine – Projet de redéveloppement du site de la Gare Viger*, Projet Viger, Montréal, Qc, Canada, 25 pages.
- CASTEL, Jean-Charles (2008) « Articuler mobilité et urbanisme : mythes et réalité » in CHALAS, Yves et Florence PAULHIAC (2008) *La mobilité qui fait la ville - Actes des 3^e rencontres internationales de l'urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Éditions du Certu, coll. Débats n° 66, Cachan.

- CAVES, Roger W. (2005) *Encyclopedia of the city*. Ed. Routledge, New York
- CERTU. (2006) *Quel partenariat pour une conception intégrée de la route et de la ville ?* Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer - direction des Routes (France) [www.certu .fr]
- CERTU (1998) *Boulevards, rondas, parkways*, Dossiers, Lyon, 161 pages
- CHAUCHEFOIN, Pascal et Olivier BOUBA-OLGA (1997) « Le rôle des réseaux productifs dans la dynamique territoriale : perspectives et enjeux en terme d'équité sociospatiale » in *Flux*, Volume 13, Numéro 27, p. 59 – 69.
- COLLECTIF (2009) *La réfection de l'échangeur Turcot : Une occasion unique de revoir nos façons de faire en matière d'urbanisme et de mobilité durable - et de redévelopper le Sud-Ouest!*- Lettre collective envoyée au Maire Gérald Tremblay
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM (2010) *Freeways without futures* [<http://www.cnu.org/highways/freewayswithoutfutures>] consulté le 5 novembre 2010
- CONTEXT SENSITIVE SOLUTIONS. ORG [http://contextsensitivesolutions.org/content/topics/what_is_css/] consulté le 5 novembre 2010
- CORRIVEAU, Jeanne. « Réaménagement de l'échangeur Turcot - Le maire Tremblay demande à Québec de réévaluer le projet ». *Le Devoir*, édition du 22 novembre 2008]
- COTÉ ET WAAUB (2000) « L'évaluation des impacts d'un projet routier : l'utilité de l'aide multicritère à la décision » in *Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 44, n° 121, avril
- COWAN, Robert (2005) *The dictionary of urbanism*, Ed. Streetwise Press, Tisbury, 468p.
- CRESWELL, J.W., *Research Design. Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*, Sage Publications inc. Thousand Oaks, California Second Edition, 2003. Chap.10 : Qualitatives procedures, pp.153-207.
- DEWITTE, Jacques (1999) *L'unité dans la multiplicité dans Revue du M.A.U.S.S. semestrielle : Villes bonnes à vivre - villes invivables. Urbanisme, utilitarisme et démocratie*, Second trimestre, #14, Paris.
- DESJARDINS, Ludwig (2008) « La planification des grands projets d'infrastructures routières au Québec » pp. 287-310 dans GAUTHIER, Mario GARIÉPY, Michel et TRÉPANIÉRIE, Marie-Odile (2008) *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme –Planification territoriale, débat public et développement durable*, Les Presses de l'Université de Montréal, 350 p.
- DESJARDINS, Ludwig et Michel GARIÉPY (2005) « Le poids du réseau dans, ou contre le projet urbain ? L'exemple de deux projets majeurs dans la région de Montréal » dans *Flux - Actions publiques à Montréal et à Los Angeles*, no 60/61, avril- septembre, p. 35 à 49
- DOMON, Gérald et coll. (2007). *Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute, Activité 1 : Documentation et problématique*, ministère des Transports du Québec. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/etudes/rtq0703.pdf] consulté le 10 février 2008
- DSP (2006) *Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé* [<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>] consulté le 21 janvier 2011

- DUBRIGNY, Jean-Loup (2010) *Comprendre le développement urbain intégré* [<http://urbact.eu/fr/header-main/developpement-urbain-integre/comprendre-le-developpement-urbain-integre/>] Consulté le 26 avril 2011
- FOURNIAU J.M. (2003) « Aide à la décision, démocratisation de la vie publique ou nouvelle scène d'action collective ? Les regards de la recherche sur le débat public ». in Billé R., Mermet L. et Berlan-Darqué M. *Concertation, décision et environnement. Regards Croisés*. (Eds. Sci.). Volume 2. La Documentation Française Ed., Coll. L'environnement en débat, pp. 39-62.
- FHWA (2008) *FHWA and Context Sensitive Solutions (CSS)* [<http://www.fhwa.dot.gov/context/index.cfm>] consulté le 5 novembre 2010.
- GARIÉPY, Michel, Paul LEWIS, Nicole VALOIS et Ludwig DESJARDINS (2006) *Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal – Études et recherche en transport*, MTQ
- GARIÉPY, Michel (1999) « *L'analyse de paysage au sein de l'évaluation environnementale ou l'aménagement à l'ère de la rectitude politique* » p.95 à 109 dans POULLAOUËC-GONIDEC et coll. *Le paysage, territoire d'intentions*, Éditions l'Harmattan, Paris, 207 p.
- GAUTHIER, Mario et Laurent LEPAGE (2005), « La mise en œuvre de la ville viable : une problématique d'action publique » in MATHIEU, Nicole et Yves GUERMOND (dir.) *La ville durable, du politique au scientifique*, INRA Éditions.
- GARRICK, W. et Jianhong WANG (2005) "New concepts for context-based design of streets and highways" in *Transportation Research Record: Journal of the transportation research board*, Washington, No 1912, p.57 à 64.
- GAUDREAU, JACOBS et LALONDE (1986) *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*. MTQ.
- GAUTHIEZ, Bernard (2003). *Espaces urbains – vocabulaire et morphologie*. Édition du patrimoine (ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine) Paris.
- GIFFORD L. Jonathan (2003) *Flexible urban transportation*, Éd. Pergamon, Oxford, 249 p.
- GOURDON, Jean-Loup (1999) « Rue/voie spécialisée : formes urbaines en opposition » in *Espace et sociétés*, No 96. 1999.
- GOURDON, Jean-Loup, Evelyne PERRIN et Alain TARRIUS (1995) *Ville, espace et valeurs : un séminaire du Plan urbain*, Éd. L'Harmattan, Paris, 582 p.
- GRILLET -AUBERT, Anne et Sabine GUTH (2003) *Transport et architecture du territoire*, Recherche : état des lieux et perspectives. Édition Recherches/ Ipraus, coll. Questionnements, Paris, 155 p.
- GUTHRIE, Jennifer (2009) « Le BAPE suggère d'importants correctifs à la reconstruction du complexe Turcot » in *Métro* [<http://www.journalmetro.com/linfo/article/365385--le-bape-suggere-d-importants-correctifs-a-la-reconstruction-du-complexe-turcot>] consulté le 16 novembre 2010
- HÉRAN, Frédéric (2000) *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*. Ed. La Documentation française (PREDIT), Collection Transports Recherche Innovation, Paris, 117p.
- JOBERT, Arthur (1998) « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général » in *Politix*, Volume 11, Numéro 42

- KANE, Lisa et Romano DEL MISTRO (2003) « Changes in transport planning policy : Changes in transport planning methodology ? » *Transportation*, n° 3, pp. 113–131.
- KAUFMANN, Vincent (2008) « De l'espace au temps : ces mobilités hybrides qui transforment la ville » in CHALAS, Yves et Florence PAULHIAC (2008) *La mobilité qui fait la ville - Actes des 3è rencontres internationales de l'urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Éditions du Certu, coll. Débats n° 66, Cachan.
- KIRAT, Thierry et Nadine LEVRATTO (2008) « Tous égaux face aux nuisances des infrastructures de transport ? Le calcul économique et le droit administratif au défi de l'équité » in *Géographie, économie, Société*. Vol. 10, pp. 349-364.
- KURTZ, Hilda E. (2003) « Scale frames and counter scale frames: Constructing the social grievance of environmental injustice” in *Political Geography*, vol.22, pp. 887-916.
- LACHANCE, Renaud (2009) *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, Tome II*, chapitre 3 [http://www.vgq.gouv.qc.ca/fr/fr_publications/fr_rapport-annuel/fr_index.aspx] consulté le 21 janvier 2011
- LAMBERT, Alexandre (2006) *Tradition locale d'intégration du rivage portuaire et du tissu urbain- Le cas de Montréal et de deux villes portuaires d'Europe du nord-ouest : Rotterdam et Hambourg*, mémoire présenté à la Faculté des Études supérieures de l'Université de Montréal pour l'obtention du grade de Maîtrise en Science (M.Sc.) Urbanisme
- LASCOURMES, Pierre et Jean-Pierre LE BOURHIS (1998) “Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures » in *Politix*. Vol. 11, N°42. Deuxième trimestre, pp. 37-66.
- LOCKWOOD, Ian et Joel MANN (2009) “Transportation and highways in Montréal”, chapitre 10 in *Montreal at the crossroads*. Ed. Black Rose Books, Montréal, pp.192.
- LYNCH, Kevin (1991) *Wasting away*, Ed. Sierra Club books, San Francisco, pp. 270.
- MANGIN, David (2004), *Infrastructures et formes de la ville contemporaine - La ville franchisée*, Éditions de la Villette et Éditions du CERTU, dossier 157, Paris, pp.399
- MARIÉ, Michel et Michel GARIEPY (1997), *Ces réseaux qui nous gouvernent ?*, Éditions l'Harmattan, Paris, pp. 466.
- MATHIEU, Nicole & GUERMOND, Yves (2005) *La ville durable, du politique au scientifique*, Éditions Quae, 286 p.
- MERLIN, Pierre et Françoise CHOAY (2005) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Éditions Presses Universitaires de France – PUF, Paris. 963 p.
- MERLIN, Pierre (1984) *La planification des transports urbains – Enjeux et méthodes*, Éd. Masson, Paris, 220 p.
- MIALET, Frédéric et Valérie FOUQUE (2001) *Voirie rapide urbaine et espace public : quelles liaisons ? Enquête en France et dans quelques pays voisins sur les nouvelles tendances*, Éditeur La Documentation Française, coll. dossiers du CERTU, Lyon, 200 pages.

- MTQ (2010) *Transport et changements climatiques* [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/environnement/changements_climatiques/transport_changements_climatiques] consulté le 10 novembre 2010
- OFFNER, Jean-Marc & PUMAIN, Denise (1996) *Réseaux et territoires, significations croisées*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, Paris. 281 p.
- OCPM(2010) *S'approprier la Ville, les cahiers de l'OCPM*, vol.2 no.2, Montréal
- OFFNER, Jean-Marc (1993) « Les effets structurants du transport : mythe opératoire, mystification scientifique » in *L'espace géographique*. No 3. p.233-242.
- OLIVRY, D. (1986). « Gestion des ressources en eau et participation des riverains » in *Les annales de la recherche urbaine*. No 30. p.107 à 113.
- OUELLET, Michel (2006) « Le smarth growth et le nouvel urbanisme – synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne » in *Cahiers de géographie du Québec*, vol.50, n° 140, septembre 2006, pages 175-193.
- PAQUETTE, Sylvain et Philippe POULLAOUEC-GONIDEC, Gérald DOMON (2008) *Guide gestion des paysages au Québec, Lire comprendre et valoriser le paysage*. Communications du Québec.
- POUPART, Jean et coll. (1997), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Boucherville, Gaëtan Morin Éditeur - Chenelière Éducation. 405 p.
- PROJET MONTRÉAL (2010) *L'analyse du projet Bonaventure par Projet Montréal reprise fidèlement dans le rapport de l'OCPM* - Communiqué de presse publié le 31 mars 2010 [<http://www.projetmontreal.org/communiqu/1013>]
- RITTEL W.J. Horst et Melvin M. WEBBER (1973) « Dilemmas in a general; theory of planning » in *Policy Sciences*, Volume 4, Number 2, 155-169.
- RUEGG, J., MONTEVENTI, L. & D. SFAR (1999) *Effets des grandes infrastructures de transport (GIT) sur la forme urbaine : Regards sur les jeux des acteurs. Espaces et sociétés*. p.127 à 145.
- SÉGUIN, Marilou (2010) « Turcot 375 suggère un échangeur plus vert à échelle humaine » in *Rue Frontenac*, paru le 25 mars 2010 [<http://ruefrontenac.com/nouvelles-generales/politiquemunicipale/19875-turcot-375>] consulté le 21 janvier 2011
- SÉNÉCAL, Gilles et Jonathan HAROU, « Le réseau, le sujet et l'autoroute : La planification urbaine en situation de proximité conflictuelle » dans *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 49, n° 138, 2005, p. 343-362 [<http://id.erudit.org/iderudit/012561ar>]
- SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville* - Sommaire des études de faisabilité du projet [www.havremontreal.qc.ca/fr/medias/images_autoroute_bonaventure.html#reamenagement] consulté le 21 mars 2009
- SOKOLOFF, Béatrice et Vito AHTIK (1992) « Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal » in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, n° 99, p.463-482.
- SHRADER - FRECHETTE, Kristin (2002) *Environmental justice -Creating equality, reclaiming democracy*. Oxford University Press

- TOUSSAINT, Jean-Yves et Monique ZIMMERMANN (1998) *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Éd. Mardaga, coll. Architecture + recherches, Paris, 201 p.
- TREMBLAY, Geneviève (2009) *Équité et infrastructures autoroutières en milieu urbain*, travail présenté à Laurence Bherer dans le cadre du Séminaire de recherche Villes et politiques publiques POL6512, Département de science politique de l'Université de Montréal
- TRÉVOLO, Pierre Alain et Antoine VIGER-KOHLER- TVK architectes (2008) *No limit, Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Édition du pavillon de l'Arsenal, Paris. 328 p.
- VEYRET, Yvette (2007) *Ville, architecture et développement durable*, Stage ville, architecture et DD- Université de Paris X-Nanterre, [<http://crdp.ac-bordeaux.fr/dd/Y.Veyret0701.pdf>] consulté le 28 octobre 2010
- VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2010) *Context Sensitive Design – Roadway design that is responsive to local community values* [<http://www.vtpi.org/tdm/tdm57.htm>] consulté le 5 novembre 2010
- VIDAL ROJAS, Rodrigo (2002) *Fragmentation de la Ville et nouveaux modes de composition urbaine*. Éditions de l'Harmattan, coll. Villes et entreprises, Paris. 208 p.
- VILLE DE MONTRÉAL (2008) *Plan de transport* [http://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/hdocs/porteaccesspublication_Fr/porteaccesspublication.jsp?systemName=68235660] consulté le 12 janvier 2011
- VILLENEUVE, Nathalie (2008) « La Direction de la santé publique de Montréal réaffirme ses positions » dans *Courrier de Laval* [www.courrierlaval.com/Societe/Sante/2008-02-11/article-1153451/La-Direction-de-la-sante-publique-de-Montreal-reaffirme-ses-positions/1] Consulté le 14 décembre 2010
- WIEL, Marc (2008) « Autour de quels compromis construire les rapports futurs entre ville et mobilité ? » in CHALAS, Yves et Florence PAULHIAC (2008) *La mobilité qui fait la ville - Actes des 3è rencontres internationales de l'urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Éditions du Certu, coll. Débats n° 66, Cachan.
- WILLIAMS, Robert W. (1999) « Environmental injustice in America and its politics of scale » in *Political Geography*, vol. 18, pp.49-73.
- YIN, Robert. K. (2003) *Case study research- Design and methods*, Applied Social Research Methods Series. Vol.5, Sage Publications inc., Newbury Park, California, 1989
- YOUTUBE (2010) *Turcot 375* [<http://www.youtube.com/watch?v=ijJQwRqabgg>] consulté le 21 janvier 2011

Mémoires, études d'impacts et rapports consultés

Projet notre-dame 2002

- ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL (2002) *Tombeau ouvert sur l'antique autoroute Ville-Marie – Mémoire portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal (DM42)*
- BAPE (2002) *Rapport d'enquête et d'audience publique 162 - Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*

- CDEC CENTRE-SUD/PLATEAU MONT-ROYAL (2002) *Mémoire sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec* (DM 22)
- ATELIER BRIC (Cécile Baird et François Racine) (2002) *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement - La modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal* (DM 21)
- COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA- MAISONNEUVE (CAUHM) (2002) *L'aboutissement d'une longue démarche - Mémoire sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports* (DM 2)
- COMITÉ DE RÉSIDENTS DU CENTRE-SUD (2002) *Rue Notre-Dame ou Autoroute 20 ? Mémoire sur le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame »* du Ministère des Transports du Québec (DM 18)
- CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2002) *Mémoire sur le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame »* (DM 34)
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST (CDEST) (2002) *Modernisation de la rue Notre-Dame -Mémoire* (DM 32)
- CONSEIL RÉGIONAL FTQ (2002) *Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame* (DM 82)
- DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE (2002) *Mémoire sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec* (DM 53)
- GAGNON, François (2002) *Penser les transports à Montréal autrement : Vers un nouvel équilibre - Mémoire préparé dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'Audiences Publiques en Environnement à propos du projet de modernisation de l'Autoroute Ville-Marie (A-720), à Montréal,* (DM 7)
- LA ROCHELLE, Louis (2002) *Mémoire concernant le projet d'autoroute Notre-Dame -A-720- à Montréal* (DM51)
- MARTIN, Renée (2002) *Mémoire pour la Modernisation de la Rue Notre Dame ou la prolongation de l'autoroute Ville-Marie* (DM 15)
- MTQ (2001) *Modernisation de la rue Notre-Dame - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement*
- MTQ (2001) *Modernisation de la rue Notre-Dame - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement - Chapitre 1 : Mise en contexte*
- MTQ (2001) *Modernisation de la rue Notre-Dame - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement - Chapitre 2 : Description du milieu récepteur*
- SOCIÉTÉ DE PROTECTION DE PROMOTION ET DE CONCERTATOIN DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (Pro-Est) *Modernisation de la rue Notre-Dame - Audiences publiques locales Hochelaga-Maisonneuve - Mémoire* (2002) (DM 16, DM16.1 et 16.2)
- TRANSPORT 2000 QUÉBEC (2002) *Avis présenté à la commission du BAPE dans le dossier du réaménagement de la rue Notre-Dame* (DM38)
- VIVRE EN VILLE (2002) *Pour une modernisation digne de ce nom : Des investissements favorisant les transports collectifs et alternatifs et le développement viable des collectivités - Projet de modernisation de la rue Notre-Dame* (DM44)

VILLE DE MONTRÉAL (2002) *La rue Notre-Dame : un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'est de Montréal et le centre-ville* (DM 85)

Projet notre-dame 2005-2008

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL ET DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE (2008) *Moderniser la mobilité –Mémoire*

ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE (2008) *Modernisation de la Rue Notre-Dame : des éléments favorables, des préoccupations locales, des compensations justes*, Mémoire

ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL (2008) *Fleuve : Requiem pour l'autoroute Ville-Marie*, Mémoire

BINETTE, Philippe (2008) *Surdimension et Fragmentation - Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame*, Mémoire

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE (2008) *La modernisation de la rue Notre-Dame : cessons de dénigrer le projet et allons de l'avant*

CHÉNIER, Jean-Félix et Geneviève GUÉRIN (2008) Lettre conjointe

CONVERCITÉ (2008) *Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec et à la Ville de Montréal - Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame - Rapport 1 : secteur du projet à l'ouest de la rue Dickson*

CONVERCITÉ (2008) *Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec et à la Ville de Montréal - Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame - Rapport 2 : secteur du projet à l'est de la rue Dickson*

COUTU, Étienne (2008) *Rue Notre-Dame : Ceci n'est pas un boulevard urbain - Mémoire sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame*

CULTURE MONTRÉAL (2008) *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame*, lettre

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE de MONTRÉAL (2008) *Moderniser la mobilité – Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal préparé par la Direction de la santé publique.*

ÉQUITERRE (2008) *Commentaire d'Équiterre sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame*, lettre

GROUPE DE CITOYENS DU QUARTIER HOCELAGA-MAISONNEUVE (2008) Lettre signée par 10 citoyens

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE (GRUHM) (2008) Mémoire pour une transformation de la rue Notre-Dame à Montréal en boulevard urbain multimodal reliant l'est de l'île au centre-ville

HAREL, Louise et Réal MÉNARD (2008) Lettre commune

LAPIERRE, Francis (2008) *Mémoire sur le projet conjoint d'autoroute Notre-Dame de la Ville de Montréal et du Ministère des transports du Québec présenté dans le cadre des consultations publiques menées par l'organisme privé Convercité*

MTQ et VILLE DE MONTRÉAL (2005) *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – Concept conjoint –* (Juin)

MTQ (2009) *Modernisation de la rue Notre-Dame : un axe stratégique intégré à son milieu* [www.projet-notredame.qc.ca/accueil/] consulté le 20 mars 2009

MTQ et VILLE DE MONTRÉAL (2008) *Modernisation de la rue Notre-Dame – Consultation publique*[www.projetnotredame.qc.ca/media/presentation_publicue__000706500_0923_24012008.pdf] consulté le 28 octobre 2010

RADIO-CANADA (2008) *Mémoire déposé par Radio-Canada dans le cadre des consultations publiques sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame*

Projet Turcot 2009

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL et DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL (2009) *Mémoire du directeur de santé publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot* (DM86)

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT et AÉROPORT DE MONTRÉAL (2009) *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount*, mémoire (DM63)

ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES – NOTRE-DAME-DE-GRÂCE (2009) *Mémoire* (DM6)

ARRONDISSEMENT DE LASALLE (2009) *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount - Mémoire* (DM39)

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST (2009) *Mémoire de l'arrondissement du Sud-Ouest – audience publique du BAPE – Projet de reconstruction du complexe Turcot* (DM61)

ASSOCIATION POUR LA SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2009) *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount : Des impacts incontournables de santé publique - Mémoire* (DM60)

BAPE (2009) *Rapport 262 – Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount – Rapport d'enquête et d'audience publique (septembre 2009)*

CONSEIL RÉGIONAL ENVIRONNEMENT MONTRÉAL (2009) *Mémoire sur le projet de réfection du complexe Turcot* (DM96)

CITOYENS DU COMITÉ ENVIRO-POINTE DE POINTE-SANT-CHARLES (2009) *Repenser l'échangeur – mémoire* (DM57)

COMITÉ DU 780 SAINT-RÉMI (2009) *Mémoire Comité lofts 780* (DM37)

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LASALLE (2009) *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal*, Mémoire (DM11)

ENVIRONNEMENT JEUNESSE (2009) *Reconstruction du complexe Turcot : Pour une vision d'ensemble, pour une vision d'avenir*, mémoire (DM70)

ÉQUITERRE ET VIVRE EN VILLE (2009) *Turcot : Dépasser le complexe*, Mémoire (DM78)

FÉDÉRATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DU QUÉBEC (2009) *Mémoire en faveur du projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal* (DM8)

GAGNON, Claire (2009) *Mémoire de Claire Gagnon* (DM27)

GAUTHIER, Pierre (2009) *Le complexe Turcot et la question de l'intégration urbaine*, Mémoire (DM88)

GRONDIN, Julie et Josiane PARADIS (2009) *Mémoire sur le projet de reconstruction du complexe Turcot* (DM95)

MOBILISATION TURCOT (2009) *Mémoire de Mobilisation Turcot présenté au BAPE pour le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount* (DM46)

MTQ (2009) *Le projet de reconstruction du complexe Turcot* – Document de présentation (8 pages)

MTQ (2009) *Le projet de reconstruction du complexe Turcot - Étude d'impact sur l'environnement –Rapport principal révisé* (PR3.1 chapitre 4-5) 36 pages

MTQ (2009) *Le projet de reconstruction du complexe Turcot - Étude d'impact sur l'environnement –Rapport principal – Chapitre 6 – Description du milieu récepteur- partie 1 et 2* (PR3.1)

MTQ (2009) *Complexe Turcot – Étude d'intégration et d'aménagement urbain- Chapitre 1 à 3* (DA9)

MTQ (2009) *Complexe Turcot – Étude d'intégration et d'aménagement urbain – Chapitre 4 – Études sectorielles* (parties 1 à 4) (DA9)

REGROUPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SUD-OUEST (RÉSO) (2009) *Mémoire sur le projet de reconstruction du complexe Turcot déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* (DM54)

SELBY CAMPUS INC (2009) *L'échangeur Turcot – Le secteur entre Hallowell et l'avenue Greene, à Westmount*, Mémoire présenté au BAPE (DM47)

TABLE DE TRAVAIL TURCOT (2009) *Mémoire de la Table de Travail Turcot (Think Tank Turcot) au Bureau d'audiences publiques en environnement du Québec sur le projet du Ministère des transport du Québec pour la réfection de l'échangeur Turcot* (DM2)

VILLE DE MONTRÉAL (2009) *Reconstruction du complexe Turcot - Mémoire de la Ville de Montréal présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* (DM82.1)

Projet Bonaventure 2010

ARRONDISSEMENT SUD-OUEST (2010) *Projet Quartier Bonaventure proposé par la Société du havre de Montréal, Mémoire (SHM)* (8a28)

ASSOCIATION DES RÉSIDENTS DU VIEUX-MONTRÉAL (8b10) *Mémoire de l'Association des résidents du Vieux-Montréal (ARVM) sur le projet de Réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Phase 1) de la Société du Havre de Montréal* (SHM)

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN(CCMM) (2010) *Mémoire de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain portant sur le projet Quartier Bonaventure* (8a25)

- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU SUD_OUEST DE MONTRÉAL (CCISOM) (2010) *Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure - Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal* (8b4)
- CHARTIER, Daniel (2010) *Mémoire soumis à l'Office de Consultation publique de Montréal PM 09-009 Quartier Bonaventure* (8a5)
- COMITÉ LOGEMENT CENTRE-SUD (2010) *Quartiers anciens transformés : l'habitation au coeur de Montréal*, Mémoire (8a29)
- CONSEIL RÉGIONAL ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE Mtl) (2010) *Mémoire sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure* (8a37)
- CULTURE MONTRÉAL - COMITE SUR LES GRANDS PROJETS ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (2010) *Mémoire sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1 (quartier Bonaventure)* (8a41)
- DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE de MONTRÉAL (2010) *Le projet Bonaventure : Perspectives de santé publique – Mémoire du directeur de santé publique présenté à l'Office de consultation publique de Montréal*
- FISCHLER, Raphaël (2010) *Mémoire au sujet de Projet Bonaventure, soumis à l'Office de consultation publique de Montréal* (8b2)
- OCPM (2010) *Rapport de consultation publique - Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Avant-projet détaillé – phase 1)*
- REGROUPEMENT POUR DES VOIES RÉSERVÉES (2010) *Mémoire sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure* (8b14)
- RÉSO (2010) *Le quartier Bonaventure : un projet essentiel pour poursuivre la requalification du Sud-Ouest de Montréal*, Mémoire (8a30)
- SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2010) *Le havre de Montréal l'état des lieux, La ville et son fleuve – Analyse du territoire et enjeux d'aménagement* (3b1)
- SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2010) *Quartier Bonaventure – Le nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèses des études de l'avant-projet détaillé*, mars 2009
- SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2010) *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville –Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine*
- SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL (2010) *Consultation sur la phase 1 du démantèlement de l'autoroute Bonaventure*, Mémoire (8a6)
- TRANSPORT 2000 QUÉBEC (2010) *Projet Quartier Bonaventure -Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM sur le corridor Dalhousie* (8a32)

Sources des photos

Voici les sources des photos qui ne sont pas des images de GoogleEarth retravaillée par l'auteur ou des photos prises par l'auteur

RIGA, Andy (2010) New city gas [http://verdunconnections2.multiply.com/journal/item/3970/Griffintown_s_New_City_Gas_Complex?&item_id=3970&view:replies=threaded]

ROULEAU, Antoine (2005) Station Craig [<http://www.flickr.com/photos/rouleau/12367045/>]

QIM (2011) Colonnade de la rue University [<http://www.qimtl.qc.ca/fr/projets/quartier-international-montreal/intervention/colonnade-de-la-rue-university>]

AMT (2010) Tracés ferroviaires pour desservir l'aéroport Montréal-Trudeau. Disponible sur le site de Radio-Canada [<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2010/05/18/009-amt-transport.shtml>]

Liste des acronymes et abréviations

AASHTO : American Association of State Highway and Transportation Officials

AMT : Agence métropolitaine de transport

ASSS : Agence de santé et de service sociaux

BAPE : Bureau des audiences publiques en environnement

CAUHM : Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CCISOM : Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal

CCMM : Chambre de commerce Métropolitaine de Montréal

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

CNU : Congress for New Urbanism

CRE : Conseil régional de l'environnement de Montréal

CSD : Context sensitive design

CSS : context sensitive solutions

DSP : Direction de la Santé publique de Montréal

FCCQ : Fédération des chambres de commerce du Québec

FHWA : Federal Highway Administration

GES : Gaz à effet de serre

GRUHM : Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

INRS : Institut national de recherche scientifique

MAMROT : ministère des Affaires municipales des régions et de l'occupation du territoire

MDDEP : ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

MSSS : ministère de la Santé et des Services sociaux

MTQ : ministère des Transports du Québec

OCPM : Office de consultation publique de Montréal

PIIA : Plan d'implantation et d'intégration architecturale

Pro-Est : Société de protection de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal

RÉSO : Regroupement économique et social du Sud-Ouest

SHM : Société du Havre de Montréal

Annexe I

tableau du CERTU (2006) : Quelle démarche de programmation pour une conception intégrée de la route et de la ville ? Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain

Thématique	Constat actuel	Objectifs assignés au projet	Réponse du projet
Fonctionnement routier	En période de congestion de la Francilienne (A104), la RN 2 joue un rôle de "shunt" entre deux axes autoroutiers. La circulation y est rapide, peu adaptée au milieu urbain	Maintenir le trafic de transit dans le système autoroutier Conférer à la RN 2 un caractère de voie urbaine structurante	Les caractéristiques conférées à la voie doivent induire une conduite urbaine à vitesse réduite, d'où des temps de parcours dissuasifs pour un transit.
Structure urbaine	La RN 2 constitue actuellement une coupure urbaine forte entre les quartiers nord et le reste de la ville.	"Recoudre" les quartiers nord au reste de l'agglomération	La construction de bâtiments sur une partie de l'emprise routière actuelle, son rétrécissement dans la partie est et la multiplication des points de franchissement, sont autant de mesures de rétablissement du contact entre les quartiers.
Parcellaire et domanialité	Le statut des espaces environnant la RN 2 est peu lisible.	Contribuer en l'anticipant à la recomposition d'îlots visant à clarifier le statut et la gestion des espaces publics et privés	Les options d'aménagements envisagées vont dans le sens d'un parcellaire mutable visant à atténuer l'effet de rupture entre l'orientation de la trame générale des quartiers nord et l'axe de la RN 2. Certaines mesures paysagères visent à clarifier la limite visuelle des espaces publics et privés.
Formes urbaines	Les quartiers nord possèdent des formes urbaines hétérogènes issues de deux périodes d'urbanisation, la RN 2 constituant un élément de rupture.	Resserrer le tissu urbain en lui donnant un caractère plus convivial et en diminuant la rupture induite par la RN 2.	Les aménagements envisagés comportent des modifications du maillage (rétrécissement des îlots), des destructions de tours, des nouvelles constructions sur des emprises actuellement routières
Circulation piétonne	Les traversées piétonnes de la RN 2 étant peu nombreuses (et peu sûres), les liaisons vers les divers équipements de part et d'autre de la voie nécessitent des temps de parcours parfois très longs.	Réduire les temps de parcours à pied, et l'impression de distance liée aux "espaces vides"	Les points de franchissement de la RN 2 doivent être multipliés et sécurisés. Les espaces actuellement "vides" entre les quartiers de part et d'autre de la voie seront en grande partie urbanisés. Le traitement paysager prévu intègre la prise en compte l'agrément des parcours piédestres.
Désenclavement de quartiers	Les quartiers nord sont actuellement coupés du reste de l'agglomération et des îlots de grande taille qui la composent sont refermés sur eux-mêmes.	Le projet d'aménagement de la RN 2 doit accompagner le programme engagé de désenclavement et de remaillage des quartiers (GPV).	La mise en place de quatre nouvelles voies en traversée contribue au désenclavement des quartiers nord. Plusieurs scindements d'îlots sont prévus au nord de la voie.
Lieux de centralité	Les divers pôles d'équipement publics et commerciaux sont difficilement accessibles et parfois sous-dimensionnés.	La RN 2 doit accompagner et marquer les pôles de centralité projetés à l'échelle locale.	La réorganisation des franchissements facilite les accès. De nouveaux pôles d'équipement publics et commerciaux seront implantés aux abords de la voie
Mode d'occupation des sols	Les espaces d'habitat sont très différenciés au nord et au sud de la voie, et les espaces verts actuels ne sont pas valorisés.	Le réaménagement de la RN 2 doit permettre de restructurer les espaces verts et les entrées de ville.	Les opérations d'aménagement prévues conduiront à une plus grande diversité dans l'habitat du secteur, une meilleure valorisation des espaces verts et une amélioration de la desserte commerciale et de services.
Paysage	La RN 2 ne présente pas de caractère urbain affirmé et induit une coupure forte entre deux parties de ville. Les entrées de ville sont peu lisibles.	Le réaménagement de la RN 2 doit viser à lui conférer un caractère de boulevard urbain.	Toutes les mesures paysagères et d'équipement de la voie visent à affirmer le caractère urbain du site et à améliorer la lisibilité du statut des espaces. Les caractéristiques de la voie elle-même visent à inciter à une conduite urbaine à vitesse réduite et à intégrer les transports en commun et "circulations douces".

Annexe II

Exemple de grille

Projet : Réaménagement du complexe Turcot (2009)			
Acteur : Ville de Montréal (DM82.1)			
Types de dimensions	Dimensions spécifiques	Citations comprenant le mot intégration	Citations touchant à ces dimensions, mais ne comprenant pas le mot intégration
3.4.1 Dimensions locales	A -- Perméabilité de l'infrastructure et désenclavement	-[...] la Ville privilégie, de façon générale, <u>la mise en place de piliers ou de murs de soutènement plutôt que des talus</u> , pour dégager les bâtiments existants et les espaces aménageables. Elle prône aussi un aménagement approprié des passages sous les voies rapides pour <u>intégrer les déplacements actifs (piétons et cyclistes) et assurer la sécurité des usagers</u> . Par ailleurs, lorsque des talus sont requis, la Ville souhaite qu'ils soient aménagés de façon à offrir un environnement plus convivial pour les piétons (p.20).	-Il faut dorénavant reconnaître le potentiel des secteurs qui avoisinent l'échangeur Turcot et les considérer comme des milieux de vie à retisser (p.10). -Le remplacement de nombreuses structures par des <u>talus risque d'accroître le cloisonnement des secteurs</u> traversés par le complexe Turcot. Dans les milieux de vie tels que les secteurs Côte-Saint-Paul et des Tanneries, <u>ces talus d'une hauteur de deux étages en moyenne constitueront de véritables barrières physiques</u> auxquelles se superposeront des murs antibruit. (p.20). <i>Pour la ville ce projet devrait permettre :</i> -d'assurer un <u>remailage du tissu urbain et un désenclavement des secteurs</u> accueillant les infrastructures (p.9). -d'améliorer l'environnement du centre Gadbois, sa <u>relation avec le quartier</u> et son <u>accessibilité</u> (p.9).
	B -- Fragmentation et consommation d'espace		Plan d'urb.* :Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain - limiter la consommation d'espace occupée par les talus et d'y insérer des usages compatibles avec le milieu avoisinant. (p.10).
	C - Revalorisation et requalification des espaces et quartiers riverains	-La reconstruction du complexe Turcot doit donc également être gérée <u>comme un projet urbain intégré</u> dont nous voulons être fiers, parce qu'il aura tenu compte de tous les aspects qui touchent la qualité de vie des Montréalais, particulièrement de ceux qui résident et travaillent dans les quartiers avoisinants. (p.24).	- Améliorer la qualité des milieux de vie existants (p.9). - [...] <u>le développement d'une vision d'aménagement des différents sites avoisinants</u> , soit la cour Turcot, le secteur du canal de Lachine, le secteur des tanneries, le centre Gadbois, le secteur Cabot, le secteur Galt, les abords du CUSM, le secteur Saint-Jacques-Upper-Lachine, etc., <u>doit faire partie intégrante du projet</u> (p.4). - Il faut dorénavant reconnaître le potentiel des secteurs qui avoisinent l'échangeur Turcot et les considérer comme des milieux de vie à retisser (p.10). - « La Ville s'attend à ce que le MTQ lui cède le terrain requis pour implanter la bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques » (p.21).

<p>3.4.2 Dimensions plurisc- alaires</p>	<p>A - Intégration aux autres réseaux urbains en place</p>	<p>- <u>d'intégrer le réseau de transport en commun (et de voies réservées)</u> à l'échelle métropolitaine (p.3 et 8)</p>	<p><i>Pour la ville ce projet devrait permettre :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - de parachever les liens cyclables et piétons interrompus par l'empreinte des infrastructures (p.10). - la réduction de la congestion (p.8). - Plan urb. : « <u>Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés</u> » (p.9). - Création d'un <u>réseau vert</u> reliant le canal de l'Aqueduc, le canal de Lachine et l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques (la Ville insiste pour que le site de la falaise Saint-Jacques soit non seulement protégé et mis en valeur, mais aussi qu'il soit <u>inséré dans un réseau régional</u> comprenant plusieurs pôles d'intérêt (canal de Lachine, parc Angrignon, parc des Rapides, parc René-Lévesque, parc du Mont-Royal, etc.) (p.21). - Améliorer l'environnement d'affaires, en assurant le développement des infrastructures stratégiques de transport que sont le Port de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau et les réseaux ferroviaire et routier (p.11). -de tenir compte des nouvelles tendances liées au transport des marchandises et des personnes dans la conception des aménagements du projet; ; - de recourir à l'utilisation de systèmes de transport intelligents.
	<p>B - Flexibilité : intégration des projets en cours ou planifiés</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Plan urb.* : « Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés » (p.9). - mettre en place des accès de qualité au site du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), à la cour Turcot et au secteur Cabot (p.10). <p><i>Effet cumulatif de ce projet ainsi que des autres projets en cours ou planifiés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -parachèvement de la 25, 30, modernisation de la rue Notre-Dame, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, réfection Pont Champlain.

	C - Intégration paysagère et esthétique	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans la trame urbaine. (p.10) 	<p>Plan urb.* : Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain (p.9).</p> <p><u>Valoriser l'espace public</u> par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics (p.9).</p> <ul style="list-style-type: none"> -Préserver et mettre en valeur les <u>patri-moines bâti</u>, archéologique et naturel ; -Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu (p.9). -contribuer à un <u>boisement intensif des excédents d'emprises</u> non récupérables à des fins urbaines. (p.11). - collaborer à la mise en place d'un réseau vert étendu reliant notamment le canal de l'Aqueduc et le canal de Lachine avec la falaise Saint-Jacques ; -s'assurer que le projet participe pleinement à rehausser l'image de Montréal et à enrichir son paysage urbain et naturel, étant donné son <u>caractère d'entrée de ville</u> (p.9).
	D - Qualité de l'environnement et santé	<p>Plan d'urb.* :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines et le milieu environnant. -d'intégrer à court terme, à son concept, un réseau régional de <u>voies réservées</u> [...] Ces mesures favoriseraient un important transfert modal qui permettrait une amélioration prévisible de la qualité de l'air dans les quartiers limitrophes. (p.11). - Favoriser <u>l'intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans la trame urbaine.</u> (p.10) 	<p>Plan d'urb.* :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximiser la <u>biodiversité</u> sur le territoire ; - Assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs et la viabilité des écosystèmes qui y sont présents ; - de <u>limiter les empiètements</u> dans l'escarpement de la falaise Saint-Jacques ; - de participer à l'aménagement d'une <u>bande verte au pied de la falaise</u> entre les infrastructures de transport et les milieux sensibles ; - de contribuer à un <u>boisement intensif des excédents d'emprises non récupérables à des fins urbaines</u> (p.11).
	E.- Concordance avec documents gouvernementaux		<p>-« Le Plan d'urbanisme a permis à Montréal de s'assurer que sa vision de l'aménagement du territoire souscrive aux principes du développement durable. » [...] (p.9).</p> <p>À cet égard, il est essentiel de rappler ici la vision du plan de transport qui est d'«assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.[...] (p.3).</p> <p>- <i>Référencement au plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (voir durabilité)</i></p>

	F - Durabilité : discours se basant sur l'interrelation entre les dimensions du développement durable	L'envergure et la localisation stratégique du projet de reconstruction du complexe Turcot <u>nécessitent un arrimage avec cette vision d'aménagement du territoire, pour en faire justement un véritable projet urbain intégré.</u> (p.9).	-« Le Plan d'urbanisme a permis à Montréal de s'assurer que sa vision de l'aménagement du territoire souscrive aux principes du développement durable. » [...] (p.9). -Le premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise repose sur dix orientations dont [...] : -améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES -pratiquer une gestion responsable des ressources.
Position ou requête	Position générale, approche de prédilection ou élément(s) priorisé(s).	Position générale, approche de prédilection ou élément(s) priorisé(s).	« En lien avec ces objectifs, la Ville demande au MTQ que la reconstruction du complexe Turcot soit l'occasion d'édifier un projet urbain répondant aux critères de qualité et <u>d'intégration</u> les plus élevés. » (p.9). Gérald Tremblay, et le responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif, Monsieur André Lavallée, fut adressée à la ministre des Transports du Québec, Madame Julie Boulet. Cette lettre faisait le point sur les attentes des élus et proposait essentiellement que le « <u>corridor soit conçu, non pas uniquement comme un projet routier, mais comme un véritable projet urbain intégré</u> ». (p.5).

*Selon les parties du Plan d'urbanisme citées dans le mémoire

Documents analysés :

VILLE DE MONTRÉAL (2009) *Reconstruction du complexe Turcot – Mémoire de la Ville de Montréal présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*

VILLE DE MONTRÉAL (2009) *Le réaménagement de l'échangeur Turcot doit être conçu comme un véritable projet urbain intégré à son milieu – Communiqué de presse émanant du cabinet du Maire et du comité exécutif (inclus à la suite du mémoire déposé au BAPE)*

Observatoire de la mobilité durable



CP 6128, succursale Centre-ville Montréal QC H3C 3J7
www.obsmobiledurable.umontreal.ca