

800 millions\$ de fonds publics pour remaquiller l'autoroute Bonaventure autour de Pointe-Saint-Charles.

Habiles et réalistes ! Les 4 dirigeantEs¹ de la Société du Havre de Montréal (SHM), parmi lesquels le Maire de Montréal, ont dévoilé en ce mois d'avril 2007 la proposition visant la réalisation d'un premier tronçon du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain au coup de 90 millions\$.

Cette première phase donne le ton à ce que sera une nouvelle autoroute Bonaventure remaquillée pour la modique somme de 800 millions\$² pour la réfection complète de cette autoroute d'à peine 3 kilomètres.

Que recherche-t-on ? Comme il est écrit dans le document: Doter Montréal d'une entrée de prestige pour son centre-ville. Pourquoi et surtout pour qui nous faut-il une entrée de prestige ?

L'entrée de prestige pour Montréal, voilà bien le symbole par lequel nos élites tenteront d'obtenir un appui de la population à un projet beaucoup plus vaste. L'horreur urbanistique qu'est l'actuelle autoroute Bonaventure est montée en épingle avec raison. Nous aurions pu croire spontanément que le but serait de réparer cette erreur urbaine. Mais au contraire, l'objectif est de camoufler la rénovation d'une autoroute qui mène au centre-ville sous le nom plus gracieux de boulevard. Et pourquoi pas en passant, tenter de soustraire à l'étude et au débat publics les enjeux d'aménagement qu'implique cette dépense colossale prévue d'environ 800 millions\$. Voici quelques uns de ces enjeux:

- Prolongation du territoire du centre-ville vers le sud, c'est-à-dire vers le fleuve et le quartier Pointe-Saint-Charles;
- Paver la voie au développement immobilier de cette nouvelle partie du centre-ville vers le sud, vers le quartier Griffintown à l'ouest (incluant le bassin Peel), Pointe-Saint-Charles et consolider celui du Faubourg des Récollets à l'Est;
- Structurer les liens entre le centre-ville et le Vieux-Montréal, par la "voie du tramway du havre" dans une perspective de soutenir l'émergence de grands projets récréotouristiques (genre Loto-Québec);
- Créer des accès au fleuve et l'aménagement d'un parc linéaire afin de rendre ce secteur propice au développement immobilier de prestige.

Tous ces éléments sont liés étroitement aux enjeux de restructuration urbaine visant à soutenir la configuration du "Montréal, ville internationale". Ces enjeux ne sont jamais nommés clairement et sont dans les faits volontairement cachés sous le vocable flou de "développement". Et jusqu'ici, la SHM agit comme si la société montréalaise avait donné "carte blanche" au Maire de Montréal et à la représentante du patronat Isabelle Hudon, d'aller de l'avant. Ces éléments méritent donc d'être analysés de manière précise car nous refusons qu'une poignée d'individus

¹ La SHM est une société para-municipale dont le conseil d'administration est composé de 4 personnes. Jacques Côté, PDG de la SHM, Gérald Tremblay, maire de Montréal, Isabelle Hudon, présidente et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Charles-Mathieu Brunelle, vice-président exécutif et directeur général de la TOHU, cité des arts du cirque.

² L'évaluation exacte de la firme SNC-Lavalin est de 793 millions\$ avec une marge d'erreur de plus ou moins 25% selon les prix du marché de l'année 2005. Ce chiffre ne comprend pas la prise en charge des coûts de reconstruction des infrastructures souterraines. Tiré de "Le Havre de Montréal, rapport final et recommandations, page 12, avril 2006.

déterminent comme bon leur semble comment Montréal doit évoluer sur le plan urbain. Mais, pour l'instant, ce n'est pas sur ces aspects que nous souhaitons insister dans cette critique.

Les 3 préoccupations de fond

Le début des travaux du futur boulevard, prévus dit-on pour 2007, auront pour effet d'orienter l'ensemble du développement de ce grand secteur. Pour déterminer les impacts sur l'avenir de Pointe-Saint-Charles, il s'agit d'évaluer maintenant, et non pas lorsque le dernier bout de ciment aura été coulé, cette proposition de boulevard urbain prôné par la SHM.

Voici les 3 éléments déterminants que nous soulevons à court terme :

- Enjeu écologique: Volonté de la SHM et de la Ville de protéger le statut quo des infrastructures routières en faveur de la circulation automobile, particulièrement celle venant de la Rive-Sud vers le centre-ville de Montréal;
- Enjeu démocratique: Contournement de tout processus démocratique concernant l'enjeu de la prolongation du centre-ville vers une partie du territoire de l'arrondissement Sud-Ouest;
- Enjeu de communauté: Imposition déguisée d'une logique de développement privé au quartier Pointe-Saint-Charles (ex: projet Nordelec).

Notre hypothèse se confirme

Nous en avons déjà fait notre hypothèse dans notre analyse sur le projet Nordelec³ à savoir que la poussée du centre-ville vers le fleuve fait partie des orientations promues par les élites politiques et économiques de Montréal. Nous l'avons également souligné dans notre analyse des enjeux urbains en avril 2005⁴. Et bien, le premier tronçon du projet de "Réaménagement de l'autoroute Bonaventure"⁵ annoncé le 12 avril dernier par la Société du havre de Montréal vient renforcer notre anticipation. Nous avons affirmé également qu'au passage de la récupération des territoires à travers la poussée du centre-ville, le quartier sociologique de Pointe-Saint-Charles est carrément menacé de disparition. Cette dernière hypothèse ne pourra se confirmer que dans plusieurs années si les forces sociales du quartier, incluant le collectif La Pointe Libertaire, n'arrivent pas à susciter la résistance nécessaire.

Une excellente décision, mais...tout diverge par la suite

Commençons d'abord par partager entièrement l'idée que l'autoroute Bonaventure, cette erreur et horreur urbanistique des années 1960 à la gloire de l'automobile, doit disparaître du décor. Voilà peut-être un des rares points de convergence entre La Pointe libertaire et la Société du Havre de Montréal. Pour presque tout le reste, un monde nous sépare.

Dans ce texte nous avons l'intention de nous en tenir à quelques éléments de critique que nous tenons pour essentiel dans un premier temps. Ainsi, nous n'évaluerons pas les hypothèses de

croissance du marché immobilier ou celui des bureaux en fonction des espaces récupérés par l'implantation d'un nouveau boulevard.

³ Le projet de transformation du Nordelec: Une menace à l'intégrité du quartier, page 7, La Pointe libertaire, janvier 2007.

⁴ Enjeux et stratégie d'aménagement urbain à Pointe-Saint-Charles, page 9, La Pointe Libertaire, avril 2005.

⁵ Société du havre de Montréal, Sommaire des études de faisabilité du projet – avril 2007.

Notre critique portera plutôt sur les questions de transport et de circulation. Ces questions préoccupent la SHM. Celle-ci y a consacré près du quart de son document. La SHM sait que le transport et la circulation représentent un point sensible de l'aménagement urbain. Cet enjeu global autour du transport est stratégique lorsque vient le temps de penser en terme de société écologique. Et politiquement nous croyons que l'enjeu du transport représente un fort potentiel de charge contre la logique du développement capitaliste de notre ville.

La Société du Havre de Montréal confirme nos hypothèses

En prévoyant que 30% de la nouvelle demande en bureaux du centre-ville sera construit sur les nouveaux terrains libérés vers le fleuve, la SHM confirme très clairement cette poussée du centre-ville vers le sud en direction du fleuve⁶. Sa volonté et celle de la Ville d'arrimer ce développement avec les quartiers du Faubourg des Récollets à l'Est et celui de Griffintown à l'ouest ainsi que la création de liens entre la Cité Internationale et le Vieux Montréal indiquent clairement le chemin aux promoteurs privés.

Mais voilà, si cette orientation apparaît une excellente nouvelle pour les "vendeurs" de béton, de condo de luxe et les promoteurs en tout genre, l'absence d'un minimum de règles pouvant freiner les divers mouvements spéculatifs ouvre toute grande les vannes aux intérêts des classes privilégiées de la Société.

Le parti pris de la Ville de Montréal et de son Maire en faveur d'une action concertée avec les forces néo-libérales et les "À plat ventristes" qui nous servent de représentantEs politiques dans l'arrondissement Sud-Ouest, mettent la table pour favoriser "l'assaut de développement" que subit déjà le quartier Pointe-Saint-Charles.

Rien de moins qu'"une entrée de ville prestigieuse"

Avec l'état de délabrement actuel et "l'anticonvialisme" de l'autoroute Bonaventure il y a place pour une panoplie de termes qui auraient pu décrire cette nécessité de nous débarrasser de l'autoroute Bonaventure. Mais la SHM emploi rien de moins que la notion de prestige pour parler du nouveau boulevard prévu. Ce thème repris des documents officiels de la Ville de Montréal⁷ réfère à cette hantise qui s'est emparée de nos élites politiques et économiques, compulsivement préoccupées par la croissance, leur image personnelle et une représentation de "leur ville" de marque internationale pour épater la galerie, c'est à dire les institutions internationales, les grandes multinationales et tous ceux qui profitent financièrement de ce libéralisme débridé.

Dans ses études antérieures, la SHM l'a affirmé clairement. "Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue la pierre angulaire de la Vision 2025" et devient la colonne vertébrale de

la poussée du Centre-ville vers le sud⁸. C'est donc autour de cette nouvelle voie de circulation que le développement immobilier sera concentré et diffusé dans le voisinage. Plutôt, le futur boulevard de 800 millions\$ payé avec des fonds publics, est utilisé comme un argument persuasif

⁶ "L'abolition de la barrière créée par l'infrastructure routière existante et la requalification des espaces ainsi libérés, prolongera le centre-ville vers le bassin Peel et le fleuve" "Enfin, l'entrée reflètera l'image et la vitalité du centre-ville", page 7 du document.

⁷ "Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain en lui conférant un caractère prestigieux". Le mot prestigieux signifie un "attrait qui frappe l'imagination". Ville de Montréal, Cahier d'information complémentaire 2005, page 3.7.

⁸ Le Havre de Montréal, rapport final et recommandations, page 12, avril 2006.

pour inciter la poursuite du développement et de la croissance du centre-ville plutôt qu'une occasion pour annoncer courageusement un virage vers la réduction de l'utilisation de l'automobile.

L'enjeu écologique autour du transport et de la circulation

La SHM consacre 4 pages (plus une complémentaire sur l'environnement) de son document à la problématique du transport et de la circulation. Cela fait sérieux. Cependant, le contenu et les propositions sont d'une pauvreté absolument navrante pour qui est le moins préoccupé par les enjeux climatiques, la qualité de l'air et la qualité de la vie urbaine.

De plus en plus de gens savent que l'automobile constitue un des pôles majeurs de la pollution atmosphérique et source générale de dégradation de la qualité de vie dans les milieux urbains (envahissement des rues résidentielles, bruit, pollution et sécurité urbaine, etc.). Dans sa vision "rose bonbon" du concept de développement durable, la Ville de Montréal tente constamment de ménager le choux et la chèvre face à la présence croissante de l'automobile. Et bien, la proposition de la SHM constitue le décalque parfait de cette vision qui tente de combiner croissance automobile⁹ et efficacité du transport en commun.

Ainsi, la grande innovation "tape à l'œil" de la proposition de la SHM est de consacrer une voie complètement libre pour les autobus entre le pont Champlain et le centre-ville. Augmentation de l'efficacité assurée puisque actuellement les autobus sont coincés dans les bouchons de l'autoroute. Mais, alors que l'autoroute compte 6 voies de circulation (3 dans chaque direction) la SHM propose un boulevard à 8 voies continues tout en y ajoutant des voies auxiliaires et de virages à certaines intersections. Si les autobus pourront circuler librement sur les 2 voies réservées, il y aura encore plus d'espace à l'automobile, ce cancer des villes. Voilà, en somme l'application du concept de développement durable version Ville de Montréal et SHM. De la poudre aux yeux pour calmer la nouvelle conscience environnementale qui s'éveille dans la population.

Un boulevard urbain qui contribue à la lutte contre l'envahissement de l'automobile

Peut-on penser à un véritable boulevard permettant une appropriation réelle et la plus sécuritaire possible de l'espace par les piétons, les cyclistes et le transport collectif ? Actuellement, c'est trop demander à ceux et celles qui poursuivent le mythe de l'automobile symbole de succès de la société. Est-ce trop difficile à réussir ? Et bien même la SHM, dans ses propres contradictions, nous met les mots dans la bouche. À la page 24 on écrit que:

"Plusieurs projets d'envergure récemment réalisés au centre-ville, notamment dans la Quartier international de Montréal, ont démontré que lorsque les chantiers ont un impact majeur sur la circulation, les automobilistes sont plus enclins à envisager un transfert modal...." Un nombre important d'usagers modifient leur comportement pendant la période des travaux et conservent leurs nouvelles habitudes une fois le projet achevé"

En clair, c'est le meilleur temps pour entreprendre la réduction de la circulation automobile. C'est ce que nous proposons.

⁹ Selon les chiffres compilés par Projet Montréal, dont le seul conseiller municipal est Richard Bergeron un des grands spécialistes des enjeux transport, depuis l'élection du Maire Tremblay en 2001, 10 700 nouvelles autos s'ajoutent chaque année dans les rues de Montréal depuis son élection. Au total, en 5 ans, il s'agit de plus de 53 000 nouveaux chars de plus.

Un vrai boulevard avec un maximum de 3 voies dans chaque direction avec un terre-plein planté d'arbres. Une voie dans chaque direction serait consacrée exclusivement au transport en commun, taxis inclus, entre le pont Champlain et le centre-ville. Durant les heures de pointe une 2^{ème} voie pourrait être consacrée au co-voiturage avec un minimum de 3 passagers par véhicule. Ne resterait alors qu'une seule voie utile pour les usagers individuels de l'auto. Voilà qui serait désincitatif.

La SHM nous indique que la vitesse maximale devrait être de 50 Km/h. Mais sur un boulevard à 8 voies le 50 Km/h comme maximum représente une vue de l'esprit comme le montre tous les jours la rue Notre-Dame dans l'Est de la Ville où il n'est pas rare d'observer une vitesse moyenne de 80 Km/h ou même parfois de 100 Km/h. Cela dit, pour faire en sorte qu'une vitesse maximum de 50 Km/h soit effective celle-ci doit être contrôlée par du mobilier urbain et/ou des feux de circulation qui imposent le rythme. Cela permettrait entre autre qu'au moins 2 intersections au sud du quartier Pointe-Saint-Charles permettent d'accéder sécuritairement au futur parc linéaire le long du fleuve. Ce souhait pour les gens du quartier Pointe-Saint-Charles d'approcher les rives du fleuve par une continuité de la trame des rues et des parcs reçoit un solide appui dans le quartier. Une intense circulation automobile sur un boulevard/autoroute à 8 voies serait un repoussoir assuré pour les usagers des transports actifs.

Le nouveau boulevard urbain "local" permettrait de favoriser des liens majoritairement internes entre le Vieux Montréal, le centre-ville, le sud du quartier Pointe-Saint-Charles et l'arrondissement de Verdun et ne jouerait plus le rôle de déversoir des banlieusards venant du pont Champlain. Cette proposition faciliterait le prolongement et le renforcement d'un réseau vert et cyclable, une amélioration du transport collectif (autobus, tramways,) et une plus grande sécurité pour le transport actif (marche, bicyclette, patin).

L'enjeu démocratique minimum: un débat public sur le prolongement du centre-ville vers le fleuve

Dans son rapport d'avril 2006 et dans sa proposition actuelle de 2007 la Société du havre de Montréal se fait le promoteur de la mise en œuvre immédiate du prolongement du centre-ville vers le fleuve. La SHM, c'est-à-dire dans les faits la Ville de Montréal semble avoir décidé de contourner tout processus démocratique sur cette importante question.

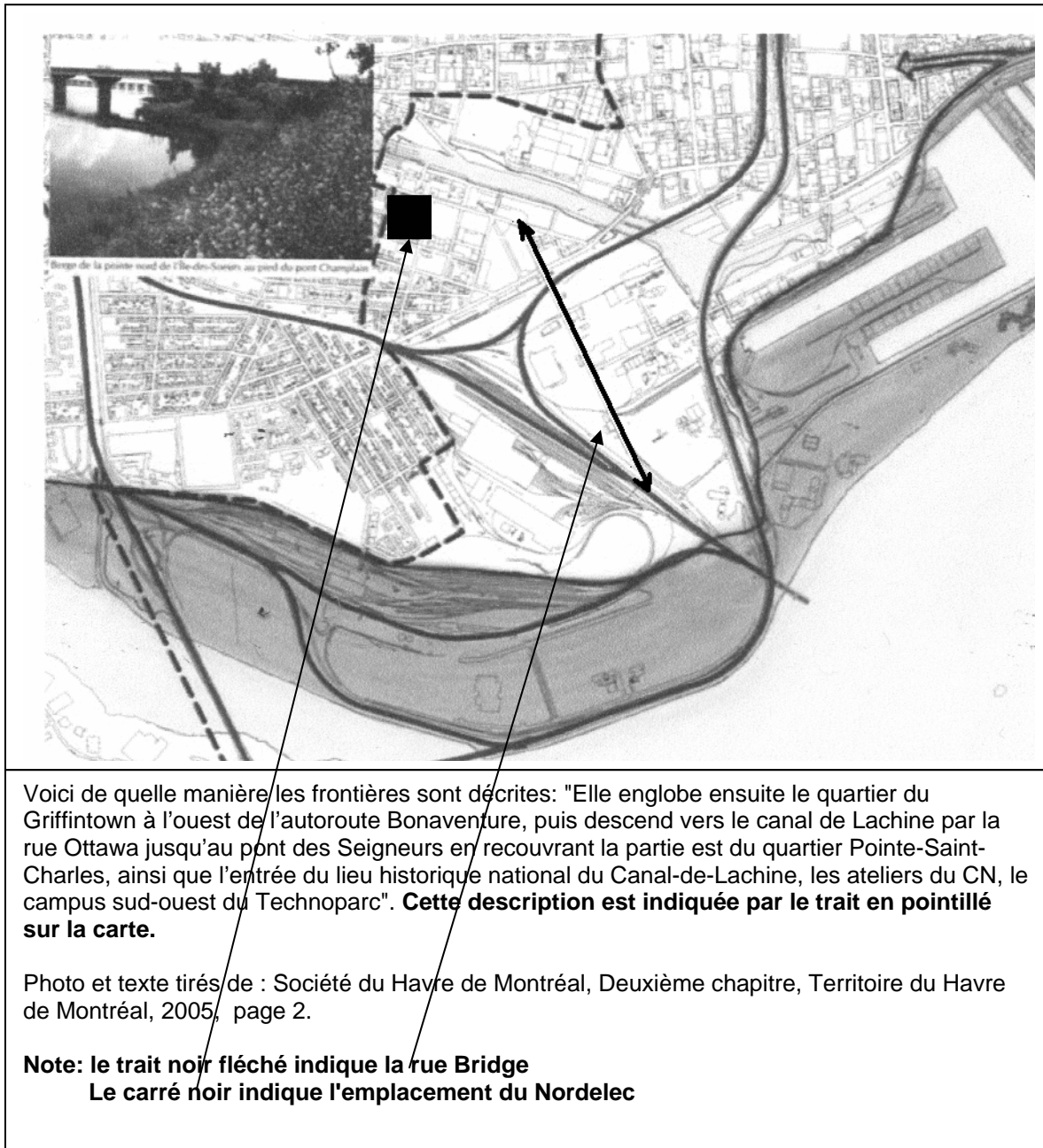
En effet, lors d'une consultation publique tenue en 2003¹⁰, la proposition du maire de modifier les frontières du centre-ville avait suscité des oppositions majeures dans tous les arrondissements dont les territoires touchaient celui de l'arrondissement Centre de Ville-Marie.

Dans le Sud-Ouest c'était l'unanimité contre le dépeçage de la partie Est de l'arrondissement. Il faut dire qu'à l'époque la mairesse de l'arrondissement Jacqueline Montpetit faisait partie de l'opposition au maire Tremblay. Conséquences: le rapport de la Commission, fut mis sur la tablette on ne parla plus officiellement du dossier.

La tentative de passer par la SHM est devenue alors l'autre instrument de Gérald Tremblay, puisque celui de la consultation publique n'avait pas donné les résultats attendus par le Maire, pour faire valoir son projet. Depuis, personne sauf le mouvement social de Pointe-Saint-Charles n'a remis en question l'impérialisme de la Société du havre de Montréal qui ne se gêne pas sur ses

¹⁰ Consultation tenue par la Commission spéciale du conseil pour étudier la délimitation territoriale de l'arrondissement Centre-Ville et sa gestion, qui avait soumis 3 propositions. Remarquons que le titre de la Commission nomme déjà l'arrondissement Centre-Ville.

cartes et dans ses plans pour englober la moitié Est du quartier Pointe-Saint-Charles dans son projet de développement urbain.



Trois ans après la mise au rancart de la proposition de la Commission de prolonger d'agrandir le centre-ville au détriment de l'arrondissement Sud-Ouest, il semble que les oppositions se soient volatilisées. Plus personne, semble-t-il, ne croit qu'un minimum de débat public doit reprendre. Que doit-on conclure ?

La Ville rallie les anciens opposants du Sud-Ouest à sa vision

En soutenant le désormais célèbre projet du déménagement du casino dans Pointe-Saint-Charles, la Ville de Montréal et l'arrondissement Sud-ouest ont fait front commun contre les mouvements sociaux et en particulier celui de Pointe-Saint-Charles. Le retrait du projet récréotouristique de plus d'un milliard\$ de Loto-Québec suite à la lutte et au leadership des forces sociales de Pointe-Saint-Charles a été perçu comme un affront pour tous les "pro-développeurs". Il convient également de souligner les tergiversations du Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) qui fut incapable de prendre officiellement position pour ou contre le déménagement du casino et qui tenta de jouer les compromis avec Loto-Québec. Visiblement, la direction du RESO était sur la même longueur d'onde que la Mairesse du Sud-Ouest et que Gérald Tremblay. À travers cette lutte, deux conceptions du développement urbain sont apparues sur le terrain.

Le Nordelec

C'est ainsi qu'il faut lire la réponse du comité exécutif de la Ville à la proposition de transformation du Nordelec (1 200 logements) le 23 avril dernier. Ce projet d'une ampleur sans précédent pour le quartier Pointe-Saint-Charles est situé à l'intérieur de la carte du territoire revendiqué par la Société du havre de Montréal. Il y a bien eu consultation publique¹¹ mais le comité exécutif en a manipulé odieusement les résultats et les intentions y compris dans sa signification en rapport avec l'aménagement du territoire. En conclusion, c'est le rejet total de toutes les propositions de la Table Action-Gardien, propositions somme toute pas très contraignantes pour le promoteur EL AD.

Ainsi, le pouvoir politique central, sur un rapport plus que complaisant de l'arrondissement Sud-Ouest envers le promoteur, a décidé d'appuyer un projet immobilier qui ne respecte ni l'histoire ni les préoccupations populaires exprimées lors de la consultation. Cette décision, sentie comme un camouflet politique pour les militantEs communautaires de Pointe-Saint-Charles, est en réalité l'application rigoureuse de la vision de développement clairement exposée dans le document "Imaginer – Réaliser Montréal 2025"¹².

"L'autre conception du développement" de la partie Est du quartier Pointe-Saint-Charles que met en avant le mouvement communautaire du quartier est actuellement en chantier et sortira d'une démarche populaire à la fin mai 2007. Quelques éléments sont contenus actuellement dans les documents de l'Opération populaire d'aménagement (OPA).

Mais il n'y a pas de débat public en vue entre ces deux visions. Actuellement, les forces politiques dominantes imposent sur le terrain leurs choix de soutenir sans réserve le capital et leurs projets immobiliers en fonction des objectifs 2025.

L'enjeu d'une communauté: l'imposition déguisée d'une logique de centre-ville.

¹¹ L'office de consultation publique de Montréal (OPCM) a tenu une consultation en novembre 2006 et déposé un rapport en février 2007. Ni l'arrondissement dans sa présentation des enjeux, ni les commissaires de l'OPCM n'ont voulu mettre en contexte montréalais la nature de ce projet, faisant apparaître auprès de la population le Nordelec comme un simple projet local de développement immobilier.

¹² Imaginer – Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et patrimoine, Direction de la Planification stratégique, septembre 2005.

Dans tout le territoire que la SHM voudrait bien annexer dans le prolongement du centre-ville un seul obstacle se pose, celui de la population (au moins d'une partie) du quartier Pointe-Saint-Charles.

En effet, Griffintown est depuis longtemps vidé de ses habitants laissant le champ libre à tous les promoteurs intéressés. Le Faubourg des Récollets est désormais occupé par la Cité du multi-média et des projets condo luxueux. La vision de la SHM semble très bien accueillie pour l'instant dans ce secteur où un promoteur immobilier a élégamment prêté ses locaux pour accueillir la conférence de presse de la SHM au début du mois d'avril. Le projet de tramway reliant le Vieux Montréal au centre-ville constitue une bouffée d'air frais pour ce secteur.

Reste le quartier qui a eu l'audace de défier et de bloquer le "magnifique" projet récréotouristique de Loto-Québec et son casino que la SHM appuyait de toutes ses énergies. Les forces sociales de Pointe-Saint-Charles pourraient représenter une menace face à la vision urbanistique des élites politiques et économiques de Montréal. Imaginez le crime. Que la partie Est du quartier, désaffectée par les fermetures industrielles, puisse être récupéré au profit et dans les intérêts et besoins de la population résidente, une population de diverses conditions sociales dont une bonne partie à faible revenu.

Comme nous l'avons souligné plus haut, la décision de la Ville de soutenir quasi intégralement le projet EL AD, un grand capitaliste immobilier, à l'encontre des préoccupations populaires est une indication très claire que les supposées politiques de développement durable, de protection du patrimoine vivant, de transport, etc. que met de l'avant la Ville ne sont que de la fumisterie lorsque les enjeux économiques des puissants sont dans la balance.

Nous croyons pour notre part que de telles décisions relèvent de la déclaration de guerre contre la vie sociale, contre une communauté et contre des forces sociales qui ne partagent pas la vision du Maire. Nous l'avons indiqué dans notre analyse sur le projet Nordelec. Celui-ci représente une menace à l'intégrité du quartier et nous croyons qu'il s'agit d'un mauvais projet.

Conclusion:

Personne ne pourra être contre la disparition de l'autoroute. C'est sur une telle envolée que la SHM compte pour rallier la population. Notre crainte est celle-ci: une fois la société montréalaise engagée dans les travaux de réfection de l'autoroute/boulevard à 8 voies c'est toute la nouvelle trame urbaine qui se mettra en place pour promouvoir une vision de développement et de croissance anti-écologique et anti-sociale. Et à ce moment là, une fois la machinerie lourde sur le terrain et les premiers contrats signés tous les arguments seront bons et "raisonnables" pour ne pas reculer ou changer d'orientation.

La communauté de Pointe-Saint-Charles a donc tout intérêt à voir un débat public s'enclencher sur cette proposition d'autoroute déguisé en boulevard urbain.