

NORMAND PARISIEN

Enjeux et défis de la mise en valeur du Vieux-Montréal à l'horizon 2017 : accessibilité, mobilité durable et bonne gouvernance

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

1. Remerciements

Je tiens d'abord à remercier ici la Commission, d'abord pour avoir contribué à éclairer encore davantage ma lanterne par ses trois séances d'information (on a beau être intéressé voire passionné par le sujet, on n'en saura jamais trop !), et aussi sa présidente pour son ouverture et cette belle incitation qu'elle exprime pour nous encourager à l'exercice sur des points spécifiques et utiles dans l'accomplissement de ses mandats; bien sûr les représentants de l'Office qui nous facilitent l'inscription des mémoires et qui prendront connaissance de l'intervention orale et écrite.

De plus, je m'en voudrais de ne pas remercier ces experts ou intervenants du milieu qui ont pris le temps de me rencontrer pour fournir leur avis ou leur perception des enjeux et même des informations essentielles au présent dossier, bref ces dirigeants d'entreprises ou d'institutions en matière de circulation et transport – ferroviaire et routier – de même que de développement économique et immobilier, un professeur d'université également spécialisé en études urbaines. Je ne vais pas les nommer car j'assume l'entière responsabilité des commentaires et conclusions exprimés, au meilleur de ma connaissance; je ne saurai ici les compromettre de quelque manière que ce soit !

Espérons que nous détenons chacun au moins une parcelle de vérité, qui contribuera globalement à enrichir la position de l'Office et les décisions de nos élus d'ici quatre ans (2013-2017), lesquels sont fiduciaires d'une responsabilité très grande qui consiste à assumer le leadership nécessaire à la réussite des Fêtes du 375^e anniversaire de Montréal et de l'héritage qu'on pourra de ce fait laisser à la collectivité.

2. Introduction et contexte historique

Est-il besoin de répéter ici que le Vieux-Montréal (né autour du hameau de Ville-Marie en 1642) a été le témoin privilégié – le berceau – de nombreux rendez-vous avec l’histoire, de la naissance de la Ville à sa rédemption après une crise structurelle dans le sillage des Fêtes du 350^e anniversaire de sa fondation en 1992 et l’ouverture du musée de la Pointe-à-Callière à côté de la Place royale.

Avant de devenir la Métropole, Montréal devait affronter la concurrence de deux autres juridictions ou gouvernements, celui des Trois-Rivières et celui de Québec qui (ce n’est pas d’aujourd’hui) a toujours résisté à son développement et à son expansion. Sans rien enlever à la Capitale, il est bon parfois de rappeler que la dernière poche de résistance à la reddition envers la couronne britannique s’est trouvée dans l’île Sainte-Hélène en 1760, soit un an plus tard !

Donc, c’est dans le Vieux-Montréal qu’on a vu l’intégration du transport maritime au transport terrestre avec l’avènement des chemins de fer, la naissance du système bancaire canadien (la plupart des banques à charte dont la Banque de Montréal) et l’essor d’une vie quotidienne aux XIX^e et XX^e siècles si bien décrite par Michel Lessard¹.

L’aventure missionnaire en cette terre, bien que fondée sur une foi religieuse immense (Jésuites, Récollets, Sulpiciens), serait un contraste avec la fondation de Boston avec les Puritains et de Philadelphie avec les Quakers en ce sens que ces communautés ne sont pas venues ici pour fuir la persécution comme en Angleterre, mais pour la poursuite d’une mission, voire d’un rêve poursuivi au défi de l’adversité ambiante. On rappelle rarement cette épopée, inscrite ici et là dans les pierres du Vieux-Montréal.

Laissé progressivement à l’abandon dans les années 50 et 60 et même jusque dans les années 80, le secteur s’est trouvé marginalisé avec la construction du site d’Expo 67, avec ses transports tournés vers l’avenir (en souterrain, en surface voire aériens !). Auparavant reliées à la terre ferme par un amoncellement de glace, les îles sont reliées à la cité par un métro souterrain faisant fi des conditions hivernales...

¹ Lessard, M., (1992), Montréal – métropole du Québec : images oubliées de la vie quotidienne 1852-1910, Éditions de l’Homme, 300 pp.

L'attirail déployé avec l'exposition universelle a été en bonne partie démantelé par la suite (monorail traversant l'ex-pavillon des Etats-Unis, aujourd'hui la Biosphère, et l'Expo express dont les voitures ont été vendues à la *Toronto Transit Commission* dans les années 70), après avoir relié les îles à la Cité du Havre où l'Autostade accueillait les foules (Alouettes de Montréal, spectacles à grand déploiement tel Pink Floyd) avant d'être démantelé au terme d'une existence relativement brève.

Curieusement, le Vieux-Montréal aura tenu bon devant le pic des démolisseurs, qui fit son œuvre plus à l'est (Faubourg à mélasse) ainsi qu'à l'ouest (le Griffintown des Irlandais). Avec la barrière physique représentée par le fleuve, le développement s'est fait plus au nord. L'électrification du réseau de transport de surface en 1892 a étendu le périmètre en direction nord dans le contexte d'une forte pression démographique, vers le mont Royal (axe historique naturel qui va du fleuve à la montagne) et plus loin à l'est (vers Hochelaga) avec l'âge d'or des moyens de transport lourd et du boom industriel dans la sidérurgie.

Le Vieux-Montréal s'est concentré dans son rôle de centre des affaires jusqu'au XXe siècle. De plus, le secteur historique est devenu le centre politique du Canada. Le siège du gouvernement se trouvait juste en face du Centre d'histoire de Montréal – l'ancienne caserne centrale des pompiers – au square d'Youville sous le régime anglais jusqu'en 1849 année où le Parlement fut incendié par nos concitoyens anglo-saxons.

Comme on vient de le voir, le Vieux-Montréal a été le grand carrefour de civilisation qui a connu une forte expansion sous l'Amérique du Nord britannique avec le développement des transports terrestres. Si l'avènement du réseau routier et du transport aérien, doublé de la destruction de deux quartiers à l'est et à l'ouest (le Vieux-Montréal aurait aussi failli être relégué à un simple rôle de circulation de transit !), l'attire envers ce secteur historique ne s'est donc jamais complètement évanoui pour autant.

Après avoir atteint un creux dans les années 70 et 80 (on pouvait d'ailleurs remarquer de visu – j'en ai été le témoin perplexe – des édifices de valeur historique incendiés et laissés à l'abandon en plein cœur de la rue Notre-Dame, presque en face de l'hôtel de ville pendant des mois sans aucune attention ni intervention des autorités); tout cela en dépit d'une reconnaissance historique des autorités gouvernementales et d'un plan directeur datant des années 60 et d'une prise de conscience après 1976.

L'intérêt des autorités publiques a repris de la vigueur à l'approche des célébrations du 350^e anniversaire de fondation de Ville-Marie (nom donné par les fondateurs missionnaires Paul Chomedey de Maisonneuve et grande complice Jeanne-Mance dans des conditions plus que difficiles, précaires.

Toujours est-il que nous devons rendre hommage à nos ancêtres et aux acteurs qui contribuent en ce moment à dynamiser ce milieu de vie et un trésor précieux, une communauté vivante encore au XXI^e siècle, innovatrice et ouverte sur le monde.

À preuve, le maintien d'un trafic maritime pour les passagers, la réduction marquée du taux des bâtiments non résidentiels inoccupés par rapport à la tendance observée au centre-ville pendant la même période, un boom résidentiel très élevé sauf pour les familles, et une attraction touristique en forte hausse qui ne se dément pas. Ces facteurs militent en faveur de la nécessité d'une zone d'intervention spéciale pour optimiser les conditions de développement à l'approche des Fêtes du 375^e anniversaire de fondation de Montréal (appelons-la ainsi maintenant).

Recommandation 1

Créer un tracé historique piétonnier sur le modèle de la *Freedom Trail* à Boston (1976) afin d'assurer une signalisation adéquate pour mieux mettre en valeur son histoire, les principaux sites d'intérêt du quartier et en rehausser l'intérêt entre le centre-ville et le Vieux-port.

3. Accessibilité

Le Vieux-Montréal est fortement et lourdement handicapé par une capacité d'accueil extrêmement restreinte dans sa grille de rues. Cette situation appelle à des solutions sinon radicales du moins très musclées, sévères en termes de conditions d'accès pour les visiteurs sans compromettre l'accessibilité au secteur.

Les conditions de circulation et de stationnement sont particulièrement pénibles. Ce portrait n'est pas appelé à s'améliorer dans les années à venir, si on tient compte non seulement de l'offre disponible (grilles des rues et places de stationnement existantes qui vont en diminuant pour toutes sortes de raisons dont une fonction de réserve pour les résidents sinon les commerçants eux-mêmes) et des nombreux travaux d'infrastructure – en faisait foi la durée interminable des travaux de réfection de la Place d'Armes et des effets sur la fréquentation de la Basilique dont la vocation reste toutefois ambiguë. Il en va de même des autres travaux sur les bâtiments existants ou en construction dans un environnement compact, impliquant parfois la fermeture de rues entières (exemple de Notre-Dame).

Tout cela figure dans un contexte d'isolement relatif du quartier dans son ensemble, et s'est aggravé avec la délocalisation du centre des affaires plus au nord. La barrière physique que représente l'autoroute Ville-Marie (le lit d'une ancienne rivière) depuis sa construction dans les années 70 n'ont aidé en rien les interventions en transport, et ont réorienté les pressions du milieu des affaires vers d'autres projets (prolongement de Ville-Marie, modernisation de l'échangeur Turcot), ce qui est de nature à maintenir l'enclavement de ce quartier en croissance.

Or, l'avènement du quartier international aux limites ouest du quartier et la réussite incontestable de ce projet montre bien le fort potentiel de relance sans trop d'effets externes négatifs. On aura ainsi fait la démonstration d'un modèle ingénieux, innovateur en termes d'intégration des fonctions et de maximisation de l'utilité des modes de transport existants, pour accueillir des clientèles qui afflueront dans les années à venir, surtout des travailleurs qui sont au moins 12 fois plus nombreux que les résidents du secteur, sans compter les touristes en nombre toujours croissant.

Le Vieux-port a fortement contribué à cet essor depuis le début des années 90; d'ailleurs 60 % des visiteurs s'y rendent. Parmi les 10 destinations

touristiques les plus fréquentées au Québec, le Vieux-Port se trouve au premier rang selon les données de Tourisme Québec. Si on veut favoriser un accès pour la masse des visiteurs, on doit penser à des moyens sécuritaires et conviviaux, dans un contexte de réduction du nombre d'espaces de stationnement disponibles surtout pour le stationnement de longue durée. Ceux-ci doivent être accordés en priorité aux résidents plutôt qu'aux travailleurs et touristes.

Recommandation 2

Réexaminer la possibilité de percer une station de métro et d'aménager un édicule adéquat sur le site du Vieux-port qui pourrait être structurant pour l'aménagement du secteur, sous réserve des contraintes techniques identifiées au préalable.

La ligne jaune n'aurait probablement jamais existé sans le projet d'Expo 67 et on devrait ainsi favoriser une plus grande fréquentation compte tenu de sa sous-utilisation structurelle. Cette mesure pourrait contribuer potentiellement à réduire la demande des déplacements en automobile. Pourquoi ? Tout simplement parce que ce dernier mode de déplacement doit être fortement découragé pour l'accès au quartier, surtout par les visiteurs bien entendu, au profit des transports collectifs et actifs (le document de consultation est trop mou sur cette question).

En apparence du moins sinon en réalité, la Ville se contente de percevoir sans effort les recettes croissantes des parcomètres exploités par une tierce partie pour le stationnement sur rue disséminés ici et là (en-dehors des segments dévolus aux SRRR ou stationnement sur rue réservé aux résidents) mais ne semble pas avoir de vision claire et articulée en matière d'accessibilité, tout en soutenant dans la documentation disponible qu'il y aurait invariablement une offre nettement excédentaire pour le stationnement dans le quartier ! Or, cette affirmation résiste mal aux faits et en particulier les jours de semaine où les places libres sont à peu près introuvables pour les visiteurs sur l'heure du midi.

Incidentement, les conditions de circulation favorisent selon toute vraisemblance l'étouffement du quartier et ne devraient pas entraîner la stagnation des affaires ou du développement commercial. Suffit-il de rappeler la délinquance du camionnage à certains moments de la journée ou le passage des calèches qui devient parfois anarchique ?

Le transport par calèche, tout romantique puisse-t-il constituer dans certains villages d'antan ou à une autre époque lorsqu'il n'y avait aucun autre moyen de transport disponible, celui-ci n'est clairement plus concurrentiel et contribue à la congestion des rues les jours ouvrables ou à forte affluence sur les rues non piétonnisées, sans compter les externalités – pollution odorante – qui en découlent sans un encadrement approprié ! Sans en prohiber l'usage, on devrait fortement encadrer ces déplacements dans le quartier.

Recommandation 3

Réduire le nombre des permis d'exploitation de calèches et en circonscrire les parcours pour ne pas entraver les déplacements internes

Bref, faciliter l'accès à pied et en transport collectif devrait constituer la priorité d'une politique des déplacements dans le quartier historique, tout en accordant des mesures préférentielles pour le taxi et pour les véhicules en libre-service (au-delà des postes ou relais pour le Bixi). On devrait voir plus d'incitation à la mise en place de programmes-employeurs plus vigoureux. Jusqu'à maintenant, on semble miser sur une approche volontaire, ce qui encourage une certaine anarchie entre les organisations existantes, sans réelle priorité pour l'accès aux lieux de travail.

Enfin, la création du métro dans les années 60 a été surtout axé sur l'exposition universelle de 1967, et son extension en 1976 visait à favoriser un meilleur accès aux installations des Jeux olympiques d'été. Par conséquent, le secteur historique s'en est trouvé moins bien desservi par ce mode de transport (tout comme pour le sud-ouest d'ailleurs) et on devrait profiter des Fêtes du 375^e anniversaire pour corriger cette situation endémique.

4. Mobilité durable

Le concept en émergence de mobilité durable est de plus en plus évoqué par les autorités sans pour autant trouver d'applications concrètes en terme de planification.

Le plan de transport de Montréal aura au moins contribué en 2008 à une prise de conscience que l'automobile ne doit plus prendre toute la place en ville. Pourtant, jusqu'ici on s'est plutôt limité à accroître les possibilités de cohabitation entre le vélo et la voiture à l'échelle des quartiers, pour les déplacements de proximité (ce qui est fort louable) et un lien efficace entre les quartiers centraux. Les bus express Saint-Michel (467) et Masson (427) sont aussi apparus pour accéder plus efficacement au centre-ville, mais pas plus loin.

Pour le Vieux-Montréal, une politique de mobilité durable devrait favoriser un accès élargi, une mobilité efficace tout en assurant la qualité de vie et la préservation des lieux historiques, c'est-à-dire par une meilleure insertion des transports dans l'environnement.

À ce titre, on intégrera le site du Vieux-Port et celui du Vieux-Montréal de manière fluide. En attendant, une menace très sérieuse plane quant à la mobilité entre les deux sections du territoire, au niveau de l'emprise ferroviaire existante au sud de la Commune. À l'heure actuelle, un seul train de marchandises y circule par jour, pendant la nuit, au moment où le convoi ne risque pas trop de perturber le sommeil des résidents, et au plus creux de la fréquentation du secteur il va sans dire.

Par contre, l'expansion potentielle que pourrait connaître ce trafic ferroviaire des marchandises (on parle de cinq trains par jour en circulation dans le secteur avec des convois qui s'allongeraient substantiellement). Cela représenterait une barrière insoutenable pour la mobilité des résidents comme pour celle des visiteurs.

De plus, ce corridor est susceptible de servir de lien potentiel pour les navetteurs, pour les visiteurs de même que pour les déplacements internes. La Société du Havre a déjà étudié divers scénarios de desserte, d'abord en U et ensuite en boucle à la demande des autorités montréalaises entre le centre-ville et le secteur historique.

Si Transport 2000 s'était montrée favorable à un tel projet, en agréant ensuite aux velléités de la Ville pour en évaluer le prolongement jusqu'à la rue Jean-Talon au nord, c'était dans le but de désenclaver le secteur et d'appuyer une approche de mobilité durable en prévision d'une extension des clientèles.

Toutefois, force est de constater que le gonflement considérable dans l'estimation des coûts a eu raison d'un tel projet au point où le Comité exécutif a décidé récemment de le retirer de sa liste des priorités. Mais pourtant, on ne devrait pas écarter l'option initiale du revers de la main et en reporter le développement aux calendes grecques. Pour un niveau estimé à 250 millions de dollars, une desserte en boucle pourrait être à portée de main et il y a lieu de la réexaminer sérieusement, à plus forte raison si une desserte entre la Rive-Sud et Montréal devait voir le jour à l'ouest de Bonaventure dans un avenir rapproché.

Il serait impensable que l'on ne puisse rien faire à court terme (six ans ont passé sans qu'aucune décision ne soit prise et encore moins une action sur le terrain), quand on pense que Toronto a implanté depuis plus de 20 ans sa *Harbour Front Line* dans son quartier d'origine près du lac Ontario et qu'en moins de quatre ans on a mis en place toute une interconnexion de modes entre les Îles pour Expo 67 et le centre-ville (métro, Expo express, minirail).

Recommandation 4

Réserver l'emprise ferroviaire entre le Vieux-port et le Vieux-Montréal qui court de Berri jusqu'à Peel en vue d'une desserte par tramway en lien avec le centre-ville de Montréal; évaluer le potentiel d'une intégration avec un futur SLR – hypothétique pour l'instant – entre l'agglomération de Longueuil et Montréal dans une perspective TOD (*Transit Oriented Development*).

Plusieurs chantiers risquent d'être mis en branle rien qu'en transport (infrastructures et services) d'ici à 2017. Nous aurons à ce moment de nouvelles voitures à la fine pointe dans le métro, mais tout l'ouest (pont Champlain, échangeur Turcot) fera l'objet de chantiers majeurs. Que prévoyons-nous pour le Vieux-Montréal en termes d'accès et d'interconnexion ? Un défi certes, mais des solutions réalistes compte tenu... de notre histoire.

5. Bonne gouvernance

À l'heure actuelle, nous sommes dans une période de flottement où les structures de gouvernance sont durement mises à l'épreuve. Ce n'est peut-être pas de bon augure pour la mise en valeur du Vieux-Montréal lorsque les priorités semblent être ailleurs.

Devant pareille situation, on ne doit pas écarter néanmoins l'apport du modèle d'adocratie pour ce dossier sensible, d'est-à-dire un comité de pilotage qui serait composé d'intervenants-clés (six à neuf membres), comprenant les instances gouvernementales fédérale, provinciale et municipale, idéalement sous la direction d'un élu de Montréal qui est sinon le maire au moins qu'il ait l'oreille du Maire.

Enfin, la société civile a bien sûr un rôle à jouer et c'est ce qui motive la présente intervention afin de formuler des attentes, de suivre de près le processus de suivi.

À propos de l'auteur

Né à Montréal, je suis un amoureux du Vieux-Montréal que je fréquente depuis au moins 1977. J'y ai même travaillé tout l'été 1986 à titre de stagiaire en économie en analyse de grands projets pour la CIDEM (Commission d'initiatives et de développement économiques de Montréal).

Je travaille dans le Vieux-Montréal sans interruption depuis 2001 à titre de directeur d'association (Transport 2000 Québec). Celle-ci y a établi son siège national en privilégiant l'accès en transport en commun pour son personnel. J'ai de plus vécu dans le quartier (2005-2006) lors de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques qui se tenait au Palais des congrès.

Titulaire d'un diplôme terminal de premier cycle en sciences économiques de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et d'une maîtrise en management public de l'École nationale d'administration publique (ÉNAP), j'ai eu l'occasion de participer à plusieurs conférences, stages et initiatives de coopération internationale à l'étranger. J'interviens aujourd'hui à titre individuel.

Normand Parisien, B.Sc., M.A.P.
Montréal, février 2013