



HAL
open science

**Recycler les autoroutes urbaines d'entrée
d'agglomération pour repenser le lien entre la ville, les
espaces publics et la voie rapide : étude de cas croisée
entre les boulevards urbains du Littoral de Marseille et
Robert Bourassa de Montréal**

Pierre-Jean Pilonnet

► **To cite this version:**

Pierre-Jean Pilonnet. Recycler les autoroutes urbaines d'entrée d'agglomération pour repenser le lien entre la ville, les espaces publics et la voie rapide : étude de cas croisée entre les boulevards urbains du Littoral de Marseille et Robert Bourassa de Montréal. Sciences de l'Homme et Société. 2019. dumas-02391293

HAL Id: dumas-02391293

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02391293v1>

Submitted on 3 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional

**Master 2 Urbanisme et Aménagement parcours Planification et
projets d'urbanisme durable**

Année universitaire 2018-2019

***Recycler les autoroutes urbaines d'entrée
d'agglomération pour repenser le lien entre la
ville, les espaces publics et la voie rapide***

***Étude de cas croisée entre les boulevards urbains
du Littoral de Marseille et Robert Bourassa de
Montréal***

Mémoire présenté et soutenu par Pierre-Jean PILLONNET

Sous la direction de Madame Frédérique HERNANDEZ

Juin 2019

Résumé :

Dans un élan de modernité, Marseille et Montréal ont bâti un immense réseau d'autoroutes urbaines pénétrant jusqu'au cœur de leur cité. Avant même l'achèvement de ces axes routiers, des contestations commencent à émerger, notamment en raison de leur détérioration et des multiples externalités négatives qu'elles engendrent. Au même moment les immenses complexes industrialo-portuaires implantés en entrée d'agglomération commencent également à se dégrader.

Les deux métropoles, faisant face aux mêmes problématiques et enjeux, ont donc décidé de transformer leur entrée de ville. L'outil actuellement privilégié par les agglomérations de cette envergure est le boulevard urbain.

Ce nouvel instrument a été mis en place de manière très différente entre Marseille et Montréal. La cité phocéenne a décidé de réduire la place de la voiture en aérien de façon importante et de camoufler la circulation en souterrain. Dans un même temps, elle a choisi de favoriser les déplacements alternatifs et notamment les mobilités actives au niveau du sol.

Montréal a, elle, décidé de réduire la place de l'automobile de façon moindre et de conserver toutes les voies en aérien. Contrairement à Marseille, l'accent a été mis sur les transports en commun.

Avec cette restructuration, de nouveaux espaces publics ont ainsi pu être créés dans les deux métropoles, favorisant le lien entre les différents quartiers ainsi qu'entre la ville et le port pour Marseille et la ville et le fleuve pour Montréal.

Le boulevard urbain, implanté dans un contexte similaire, mais de façon différente, a ainsi permis d'améliorer et de métamorphoser les entrées des métropoles marseillaise et montréalaise. Ce nouvel outil a tout de suite été accepté par les riverains et les usagers, et a reçu de nombreuses distinctions.

Mots clés : Urbanisme, Aménagement, Boulevard urbain, Autoroutes urbaines, Entrée de ville, Montréal, Marseille, Architecture de voie, Espaces publics, Usages

Sommaire

Remerciements.....	3
Avant-propos.....	4
Introduction.....	5
Partie I : Une méthodologie de recherche adaptée, appliquée au mémoire de fin d'étude.....	10
1.1 Les questionnements et notions clés du sujet	10
1.2 Un processus de recherche itératif.....	14
1.3 La transformation des autoroutes urbaines en boulevard urbain, un sujet d'actualité de la littérature scientifique	21
Partie II : De l'essor au déclin des grandes pénétrantes d'entrée de ville : la reconfiguration autoroutière vu comme une nécessité dans le centre des métropoles européennes et nord-américaines	25
2.1 L'hégémonie autoroutière et automobile au cœur des métropoles marseillaise et montréalaise	25
2.2 Des entrées de villes traversées par des infrastructures autoroutières remises en question et dominées par des complexes industrialo-portuaires.....	31
2.3 Une infrastructure routière reconfigurée, mise en place de deux manières différentes, pour réconcilier les voies rapides avec la ville	43
Partie III : Le Boulevard Urbain : un concept séduisant appliqué aux métropoles marseillaise et montréalaise pour deux architectures de voies et implantations différentes.....	56
3.1 Une architecture de voie retravaillée qui redistribue les cartes en faveur des modes alternatifs à la voiture.....	56
3.2 Le boulevard urbain, l'élément clé à la reconquête des espaces publics	67
3.3 Vers de nouvelles perspectives afin de combler les quelques carences de ces projets réussis et mondialement reconnus	80
Conclusion.....	94
Source et bibliographie	97
Annexes et documents utilisés	99
Table des figures.....	105

Remerciements

Je souhaiterais tout d'abord présenter mes remerciements à ma tutrice qui a participé et qui m'a aidé dans la réalisation du mémoire de recherche de cette année : Madame Frédérique Hernandez. Cette enseignante s'est fortement impliquée et m'a encadré tout au long du mémoire. Je voudrais également lui témoigner ma gratitude pour son soutien qui m'a été précieux et essentiel afin de mener à bien mon travail.

Je souhaiterais tout particulièrement remercier Monsieur Etienne Couillard, en poste à la Ville de Montréal, Monsieur Alexandre Sorrentino, directeur de la coopération internationale et des relations extérieures d'Euroméditerranée, Monsieur Karim Charef et Monsieur Gérard Beaudet, tous deux enseignants-chercheurs à l'Université de Montréal. Ils ont tous accepté de me rencontrer et ont permis d'enrichir mes connaissances sur les autoroutes urbaines et boulevards urbains, aussi bien à Marseille qu'à Montréal.

Enfin, mes remerciements s'étendent également à toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail, Francine Leduc, chargée de projet des grandes réalisations montréalaises, Monsieur Christophe Ripeau et Jérémie Carrière, conseillers en aménagement, Monsieur Pierre Sainte-Marie, chef de division aménagement de la ville et co-rédacteur du Plan Métropolitain de Montréal, Hélène Reigner, enseignante-chercheuse à l'IUAR et l'IFSTTAR ainsi que Monsieur Emanuel Matteudi, directeur de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional. Leurs informations se sont avérées essentielles dans ma démarche et dans la récolte d'informations.

Pour terminer, un grand merci à toutes les personnes qui m'ont soutenu pendant la réalisation de ce travail. Mes camarades, mon frère, ma mère et mes proches qui m'ont épaulé quand j'étais dans le besoin.

Avant-propos

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre de l'obtention du diplôme de Master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Planification et projets d'urbanisme durable décerné par l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-Marseille Université. Il se concentre sur la transformation des autoroutes d'entrée de ville en boulevard urbain à Marseille et à Montréal. L'idée de ce travail de recherche découle d'un constat simple : les infrastructures routières et la suprématie automobile occupent aujourd'hui près de 90% de l'espace public disponible en milieu urbain¹ et fait l'objet de contestations.

En effet, dans un contexte de remise en question de l'auto en ville, les municipalités se sont saisies de la question et tentent depuis quelques années d'apporter des solutions et de concrétiser de nouveaux projets. Le boulevard urbain semble être actuellement la solution privilégiée pour rééquilibrer l'espace en faveur des mobilités douces.

L'étude qui suit se veut être une contribution permettant de mettre en lumière les contextes d'implantation de ces nouveaux objets routiers durables et la manière dont ils sont conçus pour offrir davantage de place aux mobilités alternatives. L'objectif serait de comparer les façons de faire en France et au Québec, et plus largement les modèles européens et nord-américains.

La réalisation de ce projet s'est heurtée à différentes problématiques ou complications. Elles ont notamment concerné l'étendue des recherches et la rigueur exigée pour un travail de comparaison. Pour se faire, des critères précis ont été définis pour orienter les recherches appliquées aux cas marseillais et montréalais. Les études de terrain, essentielles dans ce genre de travail, se sont avérées plus complexes que prévues. Basé à Aix-en-Provence, les visites sur le site marseillais n'ont posé aucun problème. En revanche, tout l'arpentage de terrain réalisé à Montréal a dû être effectué pendant les 4 mois d'échange universitaire. Au départ de la cité québécoise tout devait donc avoir été traité.

¹ *Marcel Robert, Automobile et consommation d'espace, Avril 2008*

Introduction

Depuis le début du XXI^e siècle, les enjeux métropolitains ont évolué et les villes européennes et nord-américaines cherchent à améliorer le cadre et les conditions de vie en milieu urbain en offrant davantage d'espace aux mobilités douces. Pour ce faire, ces métropoles avant-gardistes, longtemps envahies et fracturées par des pénétrantes autoroutières d'envergure construites sur viaduc ou passerelle tentent depuis quelques décennies de s'émanciper des voies urbaines rapides et de l'automobile.

Ces axes continuent de jouer un rôle fondamental dans le développement des métropoles, aussi bien au niveau du déplacement des populations que pour achalander les centres-villes, et par conséquent ne peuvent pas totalement être supprimés. Les métropoles en pleine transition urbaine sont actuellement influencées par une nouvelle doctrine qui incite à réduire la place de la voiture en ville. « Or s'il est possible de faire sortir la voiture de la ville, pour les infrastructures routières la tâche s'avère plus difficile. Il faut donc composer avec l'existant »².

Les urbanistes, architectes et ingénieurs s'efforcent donc de trouver des solutions durables dans le but de conserver, mais surtout de limiter la fonction première de ces voies, à savoir transiter. Ils tentent alors d'améliorer leur intégration dans les centres-villes des métropoles. Cette réflexion s'inscrit dans les volontés actuelles de reconstruire la ville sur elle-même afin d'éviter l'étalement urbain. La solution souvent privilégiée est le recyclage et le détournement des autoroutes en boulevard urbain. Ces nouveaux axes métropolitains ont, semble-t-il, pour vocation de recréer du lien entre la ville, les espaces publics et la voie rapide. Ils permettraient également de revaloriser les entrées des métropoles et de redistribuer équitablement l'espace.

Dans ce sens, ce mémoire va s'apparenter à une étude du contexte d'implantation et une analyse de la forme de ces boulevards urbains, à travers une comparaison entre deux infrastructures routières récentes : le boulevard urbain Euroméditerranée de Marseille et le boulevard urbain Robert Bourassa de Montréal.

Marseille et Montréal, deux métropoles aux développements distincts et différés ...

Depuis sa fondation en -600 av. J.-C., Marseille s'est peu à peu développée grâce à son port et aux échanges maritimes. Sous influence grecque, puis romaine, Marseille se forge un caractère de ville commerciale et portuaire pendant plusieurs siècles. Au cours du XIX^e siècle, Marseille connaît un essor commercial sans précédent qui repose sur un appareil industrialo-portuaire performant.

Marseille est aujourd'hui la deuxième commune la plus importante de France après Paris. Elle pèse pour près de 3% du PIB national et représente l'élément moteur du sud du pays, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et notamment d'Aix-Marseille Métropole.

² *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

L'agglomération phocéenne se trouve aujourd'hui peuplée par presque 900 000 habitants et influence une métropole de presque 2 000 000 d'habitants.

Suite à la désindustrialisation et la décolonisation, l'économie de la cité méditerranéenne est mise à mal. À cela, il faut ajouter une mauvaise réputation de la ville notamment liée à l'insécurité et aux affaires de grand banditisme (la French Connection et le trafic d'héroïne vers les États-Unis). L'agglomération souffre également de mauvaises caractéristiques socio-économiques dégradant l'image de la ville. Le chômage touche près de 20% de la population, les inégalités sont parmi les plus importantes de France, le taux de pauvreté est de 25% en moyenne dans la ville et atteint par endroit 40% des habitants. Le sociologue et chercheur au CNRS, André Donzel qualifie Marseille de « métropole duale »³.

La plus ancienne métropole de France connaît néanmoins une amélioration depuis quelques années avec le retour sur le devant de la scène de son activité portuaire, le Grand Port Maritime de Marseille est le 1^{er} port français et le 5^e Européen. Marseille, située entre la première région économique d'Espagne et d'Italie : la Catalogne et la Lombardie, représente aujourd'hui un point stratégique dans l'Arc Méditerranéen Latin qui s'étend de Barcelone à Gênes. De plus, entre 2002 et 2012, Marseille a enregistré la deuxième plus forte croissance des métropoles de l'OCDE avec plus de 2,1% par an. La cité phocéenne se caractérise comme l'une des villes les plus innovantes de France (40^e). Marseille est également une ville cosmopolite au patrimoine culturel et naturel très important. L'aéroport Marseille Provence, en pleine expansion, participe aussi au regain de l'agglomération et permet à Marseille de rayonner aussi bien en France, en Europe, que dans le monde. Cette amélioration de la cité phocéenne a notamment été accompagnée par une intervention nationale d'ampleur : le projet Euroméditerranée.

Véritable fer de lance de l'économie québécoise et canadienne, Montréal est aujourd'hui la première ville de la province et la deuxième plus importante du Canada. Montréal pèse pour la moitié du PIB québécois et 1/10 de celui du pays. La métropole se trouve aujourd'hui peuplée par plus 1,7 million d'habitants et possède une région métropolitaine dépassant les 4.1 millions d'habitants. La CMM ou Communauté Métropolitaine de Montréal est composée de Montréal, Laval, la Rive Sud (Longueuil) et la Rive Nord.

Depuis quelques années, Montréal connaît un développement économique et démographique sans précédent. La forte croissance économique de l'agglomération conjuguée à celle de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, sont deux facteurs explicatifs de ce rattrapage récent. La ville se présente comme une métropole particulièrement dynamique et attrayante. Elle se classe parmi les principaux centres d'affaires mondiaux et joue un rôle majeur dans les domaines du commerce, de la finance, de l'industrie aérospatiale, du secteur pharmaceutique ou encore du tourisme. De plus, elle accueille de nombreux sièges sociaux d'organisations internationales et depuis 2017 est devenue la meilleure ville étudiante au monde selon le site TopUniversities. Le taux de chômage relativement faible, 6.2 %, témoigne de ce dynamisme montréalais.

³ *Marseille, une métropole duale ? André Donzel, décembre 2005*

... marqués par un territoire étendu spécifique à une dépendance de l'automobile

La ville de Marseille évolue dans un contexte quelque peu différent par rapport à ses consœurs françaises ou européennes, souvent dense et compact. En effet, la cité phocéenne s'étend sur plus de 420 km² et la métropole Aix-Marseille englobe un territoire de plus de 3 170 km². L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé et représente 56% des déplacements. La mobilité sûre et durable couvre elle 40% des déplacements dans la métropole Aix-Marseille.

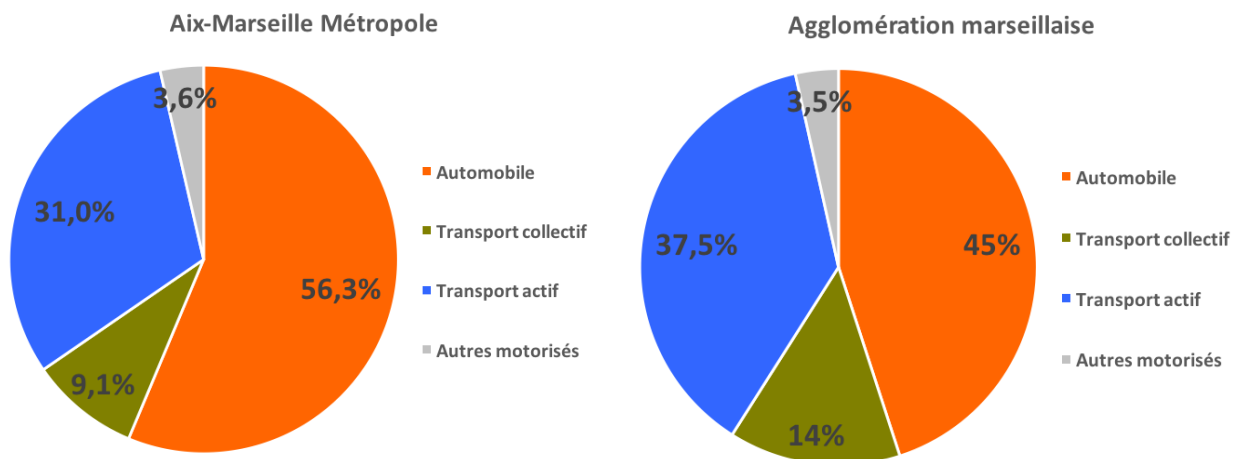


Figure 1 : Part modale des différents modes de transport dans la métropole Aix-Marseille et dans l'agglomération marseillaise en 2016 et en 2009, Source : IUAR, réalisation Pierre-Jean Pillonnet

Marseille fait figure de mauvaise élève en France et en Europe en ce qui concerne la mobilité sûre et durable avec seulement 51% des déplacements qui sont effectués en transports en commun ou transport actif et 45% en voiture. À titre d'exemple, dans l'agglomération parisienne, la mobilité sûre et durable représente 83,7% des déplacements, alors que la voiture seulement 12,2%⁴. À Lyon, 73% des déplacements sont réalisés en transport en commun ou en transport actif et 26% en voiture⁵. La part modale moyenne en milieu urbain de la voiture en France est de 67%.

Ces résultats mitigés sont en partie expliqués par l'étendue du territoire de la cité phocéenne. À titre comparatif, les métropoles parisiennes et lyonnaises sont beaucoup moins étendues et bien plus compactes et s'étendent respectivement sur : 105,4 km² et 47 km². L'important étalement urbain, mais également la mauvaise performance des réseaux de transport en commun dans l'agglomération marseillaise sont également deux facteurs importants expliquant cette dépendance à l'automobile.

Dans un contexte nord-américain de ville très étendue et d'auto-dépendance, les enjeux de déplacements et mobilités à Montréal sont particulièrement importants. En effet, l'agglomération s'étend sur plus de 482,8 km² et la région métropolitaine montréalaise (RMM) sur plus de 4 258,97 km². Comme à Marseille, l'automobile dans la RMM reste le moyen de

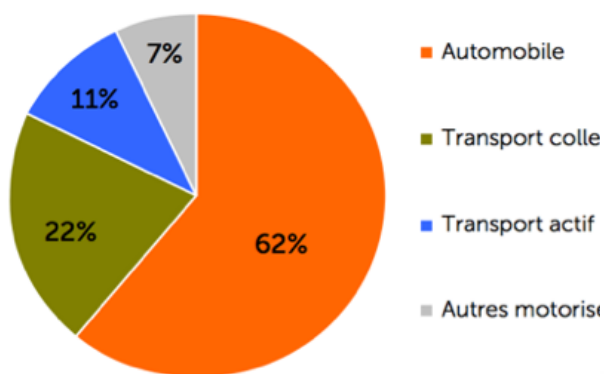
⁴ PDU région parisienne, Enquête national transports et déplacements 2006

⁵ PDU région lyonnaise, Enquête transports et déplacements 20015

transport le plus utilisé et représente 62 % des déplacements. La mobilité sûre et durable, elle, couvre 33% des déplacements.

Contrairement à Marseille, en Amérique du Nord l'agglomération montréalaise fait figure d'élève modèle en matière de déplacement durable, avec près de 47 % des déplacements réalisés en transports en commun ou transport actif et moins de 50 % réalisés en voiture. L'étalement urbain, le développement de villes satellites autour de Montréal dépendantes de l'automobile, un réseau de transport urbain et métropolitain très performant sur l'île de Montréal sont autant de facteurs expliquant cette différence de part modale entre l'île de Montréal et sa région métropolitaine. À titre de comparaison, la part modale en milieu urbain de la voiture pour le reste du Québec avoisine les 80%.

Région métropolitaine de Montréal



Agglomération de Montréal

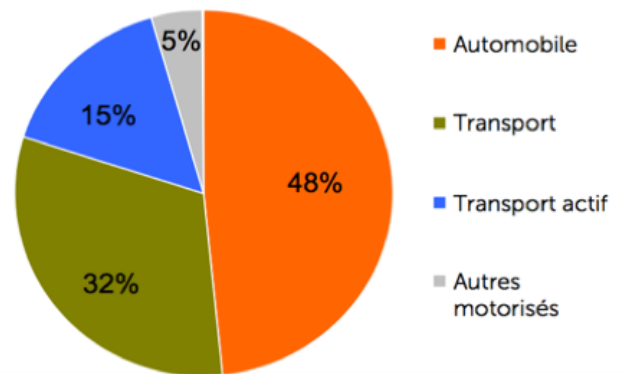


Figure 2 : Part modale des différents modes de transport dans la région métropolitaine de Montréal et sur l'île de Montréal, Source : Enquête origine-destination réalisée par l'AMT en 2008

Les enjeux de mobilité à Montréal et à Marseille sont donc très similaires avec une auto-dépendance relative forte dans les deux villes centres. La mise en service conjointement des boulevards urbains Euroméditerranée et Robert-Bourassa seront donc mis à l'épreuve et devront assumer ces nombreux flux automobiles.

Ces deux visions similaires de la mobilité sont néanmoins appréhendées et vues de différentes façons entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Deux infrastructures routières d'entrée de ville

Les deux études de cas, qui ont fait l'objet d'une transformation, représentent des portes d'entrée majeures au centre-ville des métropoles.

À Marseille, l'accès est, représente la seconde porte d'entrée la plus fréquentée après celle située au nord dans la Vallée de l'Huveaune et permet d'accéder directement au cœur de la cité phocéenne. L'objet d'étude s'inscrit en continuité de l'A55 et se situe principalement dans le quartier de la Joliette et d'Arcenc, accolé au port de Marseille, dans le deuxième arrondissement. À Montréal, l'accès sud est la principale porte d'entrée de la ville permettant de rejoindre le cœur de la cité. L'objet d'étude est le prolongement de l'autoroute 40 et se situe aux abords du fleuve Saint-Laurent, dans l'arrondissement Ville-Marie, contenu dans le centre-ville montréalais.

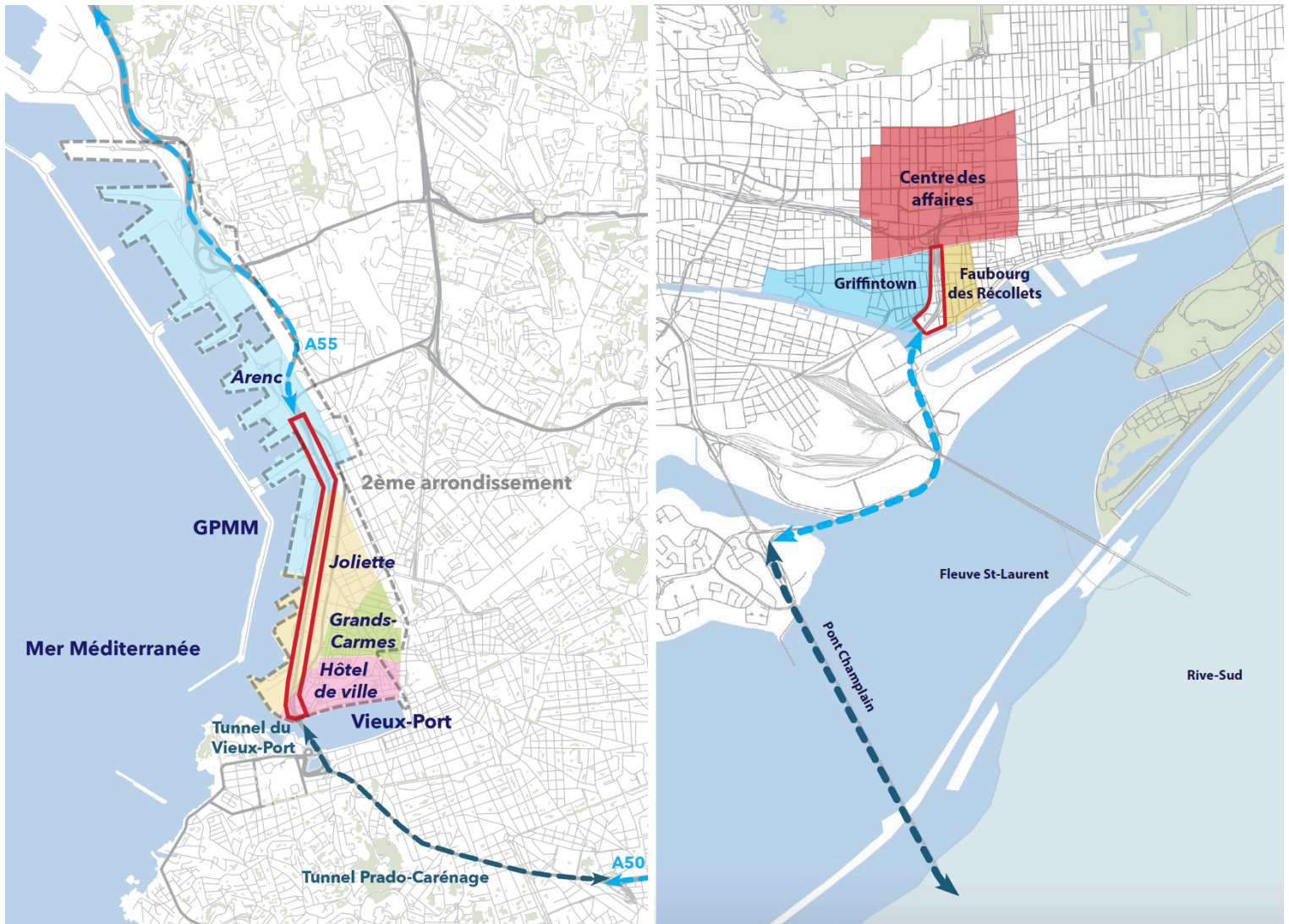


Figure 3 et 4 : Cartes de localisation des projets de boulevards urbains marseillais et montréalais,
 Source : GooleMap, Ville de Montréal Réalisation : Pierre-Jean Pillonnet

Un déroulement de l'étude scindé en trois parties

Ainsi, nous étudierons dans un premier temps la méthodologie utilisée pour réaliser ce mémoire, la définition des termes les plus importants, les questionnements de départ et l'état de la littérature ayant déjà traité ce sujet.

Puis dans un second temps, nous nous intéresserons au contexte d'implantation des boulevards urbains d'entrée de ville, influencé par les complexes industrialo-portuaires et sous la forte emprise des autoroutes urbaines et de toutes leurs externalités négatives.

Enfin dans un troisième temps nous analyserons l'architecture urbaine de la voie et la manière dont ces boulevards urbains ont été bâtis à la fois à Marseille et à Montréal.

Partie I : Une méthodologie de recherche adaptée, appliquée au mémoire de fin d'étude

L'objectif de cette première partie va être de présenter les questionnements et interrogations, la problématique et l'hypothèse. Par la suite, nous nous attarderons sur le processus de recherche utilisé pour mener à bien ce dossier de recherche. Enfin, une rapide présentation de l'état de la littérature scientifique ayant traité le sujet d'étude sera effectuée.

1.1 Les questionnements et notions clés du sujet

Dans le cadre de la réalisation du mémoire, nous avons dû structurer les idées et les démarches de recherche pour pouvoir avancer et répondre aux questionnements.

L'étude menée sur le recyclage des autoroutes urbaines d'entrée de ville s'inscrit dans une thématique générale : La transformation des grandes pénétrantes autoroutières en boulevard urbain. Cette thématique très large peut regrouper différents projets de boulevard urbain dans le monde.

La question générale dans lequel s'inscrit ce sujet de mémoire est la suivante : Dans quel contexte et de quelle manière ont été conçus les boulevards urbains du Littoral de Marseille et Robert Bourassa de Montréal ? Celle-ci permet d'affiner davantage le questionnement. La réflexion se focalisera donc sur le contexte et la manière dont ont été réalisés les boulevards urbains à la fois à Marseille et à Montréal.

L'objet du travail consiste à exposer le contexte dans lequel les boulevards urbains se sont développés ainsi qu'analyser la forme et le rôle qu'ils jouent, selon qu'ils soient implantés à Marseille ou à Montréal. Malgré un contexte d'implantation similaire des autoroutes urbaines en centre-ville, leur recyclage et détournement en boulevard urbain, permettant de repenser le lien entre la ville, les espaces publics et les voies rapides, s'est fait de manière différente entre les métropoles française et québécoise. Le but de ce mémoire est de confronter ces deux boulevards urbains, chacun influencé et représentatif d'une région du monde : l'Europe et l'Amérique du Nord.

Dès lors, la question qui a orienté toutes les démarches, les réflexions, l'étude et qui permettra de répondre à l'hypothèse de départ est la suivante :

→ De quelle manière les autoroutes urbaines d'entrée d'agglomérations sont-elles aujourd'hui recyclées et détournées en un nouvel axe de transport permettant de redéfinir le lien entre la ville, les espaces publics et la voie rapide ?

Avant de commencer les recherches et les études de terrain approfondies, une hypothèse de départ permettant d'orienter le raisonnement a ainsi été émise. Cette dernière n'est pas une vérité vraie, elle représente une supposition répondant à la problématique.

J'émet donc l'hypothèse que ce détournement des grandes pénétrantes autoroutières en boulevard urbain a permis de retravailler l'image d'entrée de ville, anciennement industrielle et dégradée, de manière à améliorer l'interface entre la voirie et le tissu urbain. Un rééquilibrage de la répartition de l'espace urbain s'est donc opéré, au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Un nouvel axe urbain structurant et multimodal : le boulevard urbain

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il est important de définir et de présenter l'objet d'étude : le boulevard urbain, ainsi que son aîné : l'autoroute urbaine.

Dans le milieu urbain, il existe aujourd'hui différentes typologies et dénominations pour caractériser les voies de circulation : les autoroutes métropolitaines, les boulevards urbains, le réseau local, primaire, le maillage secondaire, etc. Chacun de ces axes ont leurs fonctions et leurs particularités et sont implantés à des endroits bien précis dans la ville. Ce mémoire se concentrera sur les autoroutes et les boulevards urbains.

Tout d'abord, en France, l'article 122-1 du code de la voirie routière définit que « Les autoroutes sont des voies sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique ». L'article 155-1 précise que la notion de voie express va de pair avec la définition de l'autoroute. Ces voies spécifiques « sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories de véhicules ». Au Québec, la définition d'une autoroute est similaire, ce sont des « voies à accès limité à circulation à haute vitesse ne comportant pas, sauf exception, d'intersection à niveau ».

La fonction principale des autoroutes est d'offrir un service rapide et efficace de qualité aux déplacements métropolitains des personnes et des biens. Ces voies express doivent ainsi assurer un maillage métropolitain et mettre en relation les principaux points des villes.

Cette définition concerne à Marseille le tunnel Prado-Carénage et la totalité des autoroutes A7, A50 et A55 et à Montréal les principales autoroutes traversant l'Île, à savoir l'autoroute 40 (Transcanadienne),

l'Autoroute Décarie (A15), l'Autoroute 25 ou encore l'Autoroute 10. Ce sont les terminaisons de l'A55 de Marseille et de l'Autoroute 10 de Montréal qui ont été traitées dans le cadre de leurs recyclages et détournements en boulevard urbain.



Figure 5 : Photo de l'Autoroute 10 qui traverse Montréal, source : Agglomération de Montréal

Les boulevards urbains sont quant à eux un échelon intermédiaire de voies urbaines entre l'autoroute et le reste du réseau routier. Ils jouent un rôle de transition entre l'autoroute urbaine, privilégiant la vitesse et la ségrégation des flux, et le réseau primaire et secondaire, mettant l'accent sur la desserte locale. Ces voies facilitent l'intégration urbaine des axes routiers dans les métropoles.

D'après le document⁶ réalisé par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, « les boulevards urbains sont des voies armatures pour l'ensemble des fonctions de circulation, quels que soient les modes, du développement urbain et la lecture paysagère ». De plus, selon le Certu, « le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine ».

Cette route plus durable ne s'inscrit pas dans la logique, autoroutière monofonctionnelle, de contenir et de diffuser les flux automobiles. Elle se différencie des grandes pénétrantes à travers 3 points essentiels.

-Elle entend améliorer l'articulation entre la ville et la voirie en accordant notamment plus de place aux espaces publics et aux mobilités alternatives. Longtemps aux mains des automobiles et des kilomètres de béton, l'objectif est de rendre cet espace, aux habitants, dans notre cas aux Marseillais et aux Montréalais.

-Ces axes urbains nouvelle génération ont pour but de mettre en place « une voirie pour tous »⁷ en permettant l'accès à de nouveaux usages qui auparavant étaient exclus. Ces boulevards urbains offrent donc plus de place aux modes actifs, comme la marche, le vélo, ou encore le skate-board, aux transports en commun, avec le bus, le métro, le tramway, mais également aux nouvelles mobilités partagées telles que le l'auto-partage ou le covoiturage.

-Enfin, ces routes urbaines ont pour mission de retravailler « l'insertion environnementale et paysagère des infrastructures »⁸ dans le milieu urbain. Cette dernière action a pour objectif de retravailler notamment les matériaux utilisés, au sol ou autour du boulevard, mais également de l'embellir à travers une végétalisation et une mise en place d'éléments culturels et patrimoniaux. La rupture entre autoroutes et boulevard urbain doit se faire en douceur.

Ce type de voie reste néanmoins très minoritaire dans les grandes métropoles mondiales et particulièrement en France et au Canada. Les boulevards urbains représentent pourtant une alternative plus que crédible aux maux des métropoles contemporaines. Enfin lors d'un colloque⁹ organisé en 2015 sur la réconciliation entre la ville et l'autoroute, de nombreux

⁶ *Hierarchisation des voies de Marseille Un réseau viaire performant, support de développement durable*

⁷ *Programme de recherche lancé en par le Conseil National des Transports*

⁸ *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

⁹ *Ville et autoroute : vers une réconciliation ? Enfouir, recycler, métamorphoser...* Colloque mené par VTIF (ville et transports de l'IDF), la FNAU (Fédération nationale des agences d'urbanismes) et l'ACUF (association des communautés urbaines de France) en Mai 2015

scientifiques tels que R. Catonnet¹⁰, P. Lecroart¹¹, S. Sperto¹², ou encore Y. Lion¹³ ont démontré que ces voies auront une place toute particulière à jouer dans la transformation des autoroutes urbaines et des métropoles ainsi que dans l'évolution de nos manières de se déplacer. Marseille et Montréal sont deux métropoles avant-gardistes qui ont décidé de développer ces routes durables.

Le terme recycler, outre sa définition commune qui stipule une action de soumettre une matière à un nouveau traitement, peut également s'appliquer dans le contexte des infrastructures urbaines. Dans ce contexte-ci l'idée reste similaire, la matière évoquée précédemment est remplacée par l'autoroute urbaine qui est ainsi soumise à un nouveau traitement. On entend par là une transformation des voies autoroutières en un nouvel objet. Le recyclage devient un outil « créateur et ré-utilisateur de matière première »¹⁴. Il permet de repenser la ville « à travers ses mutations en prenant en compte son histoire »¹⁵. De plus, le terme recycler renvoie aux notions de durabilité et d'écologie. Or le recyclage des autoroutes urbaines en une autre infrastructure urbaine sous-entend de réduire l'emprise automobile et offrir plus de place aux autres modes de déplacements. Il s'applique donc au sujet d'étude.



Figure 6 : Le recyclage urbain, outil du renouvellement urbain, source : demailaville, Sandra Pelletier

Le terme détourné s'inscrit dans la continuité du terme précédent. Selon le dictionnaire, les synonymes qui lui sont attribués sont changés et déviés. Or tous les détournements autoroutiers constituent des changements ou des déviations des voies autoroutières en centre-ville. Dans ce cas, les voies sont donc transformées en une autre infrastructure de transport ou sont redirigées vers une autre destination. C'est bien ce qu'il s'est produit dans les deux cas d'étude. À Marseille et à Montréal, les voies autoroutières en surface ont disparu et elles ont été remplacées par des boulevards urbains. De plus, elles ont été déviées puisqu'à Marseille elles circulent maintenant en sous-terrain et à Montréal elles empruntent un autre itinéraire.

Le contexte propose de mettre en lumière les éléments de circonstances ainsi que la situation dans lesquels un phénomène apparaît. Dans le cas présent, l'étude cherchera à connaître les conditions et à quel moment le phénomène, ici les boulevards urbains, s'est mis en place.

La manière se définit quant à elle comme la façon dont les voies et l'espace vont être organisés et disposés dans les entrées de ville. Les urbanistes vont notamment travailler sur l'architecture des voies afin d'équilibrer la répartition de l'espace selon les modes de déplacements.

¹⁰ Directeur général adjoint de l'ESPADESA

¹¹ Urbaniste au sein de l'IAU-IDF

¹² Directeur du département projets urbains de l'Agence d'Urbanisme de Lyon

¹³ Architecte (Ateliers Lion Associés) et Grand prix de l'Urbanisme

¹⁴ *Recycler les infrastructures et les friches industrielles de la ville*, Claire Chatelier, Sandra Pelletier, étudiantes en 5^{ème} année option Mutations du cadre bâti, et Zélia Darnault, enseignante

¹⁵ *Ibid*

1.2 Un processus de recherche itératif

Le sujet et les terrains d'étude, des choix délicats

Le choix du sujet et du terrain d'étude au Québec ont pris du temps, car ils devaient servir de support au retour en France pour la réalisation du mémoire.

Étant donné que le sujet du dossier québécois devait permettre de fixer les prémices du mémoire, sa recherche a été relativement longue. Avec l'aide de Madame Hernandez et des conseils des enseignants québécois, le choix a été fait de se pencher sur la question des boulevards urbains. Ces deux infrastructures étaient de plus présentes à la fois à Montréal et à Marseille. Ce sujet était également d'actualité et concernait la mobilité, thématique très intéressante. Le sujet final du mémoire s'est donc tout naturellement tourné vers une comparaison entre les deux objets routiers québécois et français.

Les avantages de réaliser un mémoire comparé entre le Québec et la France, avec des études de terrains et des rencontres d'acteurs locaux ont permis d'apporter un sujet original et différent. De plus, la comparaison de deux modèles occidentaux ayant une culture et des influences différentes semble pertinente pour la réalisation d'un mémoire. Se résumer à une simple étude d'un boulevard urbain français aurait été captivant, mais en y ajoutant la possibilité d'une comparaison, cela permet d'ouvrir de nouveaux horizons et questionnements internationaux. Les pratiques de mobilité marseillaise se rapprochent de celles d'Amérique du Nord, du fait notamment de son étendue et de sa forte dépendance à l'automobile. Enfin, cette comparaison n'a encore que très peu été traitée dans la documentation scientifique.

Néanmoins, la comparaison requière une certaine rigueur et peut s'avérer délicate si le sujet n'est pas assez précis. Un recentrage de l'intitulé était obligatoire pour réaliser un travail structuré. De plus, la recherche d'information sur des sites étrangers, peu familiers s'est avérée plus compliqué que prévu. L'organisation des sites, la sûreté des informations, les particularités de la langue québécoise, etc. ont nécessité une charge de travail supplémentaire.

Par conséquent, afin de mener à bien ce mémoire, une grille d'analyse pour chacun des cas a été mise en place pour faciliter l'arpentage de terrain et les recherches documentaires. Cette grille s'est articulée autour de 3 grandes thématiques :

- l'emprise des voies de circulation
- les modalités de la mobilité alternative
- la place des espaces publics

Avec un semestre d'étude à Montréal et un travail réalisé en poche, le premier terrain été déjà tout trouvé : **le boulevard urbain Robert Bourassa de Montréal.**

Le deuxième choix s'est avéré plus long et compliqué à trouver. Tout d'abord, l'objectif a été de sélectionner un boulevard urbain aux caractéristiques plus ou moins comparables avec celui réalisé à Montréal. De plus, pour des raisons techniques et personnelles, le souhait était de travailler sur un boulevard dans la région PACA : **le boulevard Euroméditerranée de Marseille.**

Le mémoire : une étude nécessitant une méthodologie bien rodée

L'étude menée a été longue à réaliser et a par conséquent nécessité une méthodologie adaptée, pouvant évoluer au cours du travail. Cette méthodologie de travail a représenté la manière de procéder. 6 éléments combinés ont au final permis de réaliser le mémoire. Il s'agit du séjour et travail réalisé à Montréal, la formation d'un corpus de données, une base graphique et photographique, de multiples arpentages de terrain, quelques entretiens et la mise en place d'un planning.

Ce mémoire a été réalisé selon une approche inductive, c'est à dire commencé par l'étude de terrain qui permettra ensuite d'alimenter les recherches.

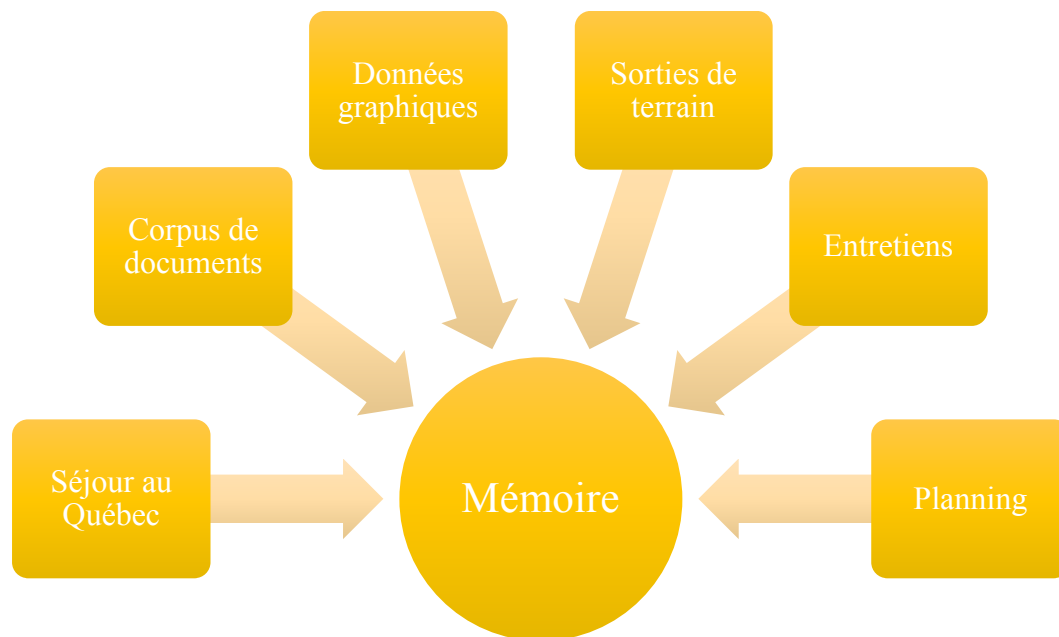


Figure 7 : Schéma de réalisation du mémoire, Source : Pierre-Jean

- L'inspiration de Montréal et du Québec

La réalisation du mémoire s'est inscrite dans la continuité du travail réalisé au Québec dans le cadre des échanges interuniversitaires entre l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-Marseille Université et la faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal. Pendant le séjour, l'IUAR proposait aux étudiants en échanges de réaliser un travail sur une thématique d'urbanisme en lien avec le Québec. Le sujet sélectionné était l'étude de la transformation de l'autoroute Bonaventure de Montréal en boulevard urbain. La mobilité automobile est au cœur de toutes les préoccupations gouvernementales, environnementales et citoyennes ces 10 dernières années, et tout particulièrement en Amérique du Nord.

Dans le cadre de ce travail supplémentaire, des recherches informatiques et en bibliothèque, des études de terrains et rencontre d'acteurs ont été réalisées. L'objectif était de renforcer les connaissances à la fois sur l'infrastructure routière d'étude, mais également sur la ville de Montréal, le Québec et la manière dont ils traitent la question des mobilités.

Ces trois éléments, la récolte d'informations, les entretiens et les études de terrain ont réellement permis d'avancer dans le projet. La récolte d'informations lors des études de terrain a constitué la base du devoir.

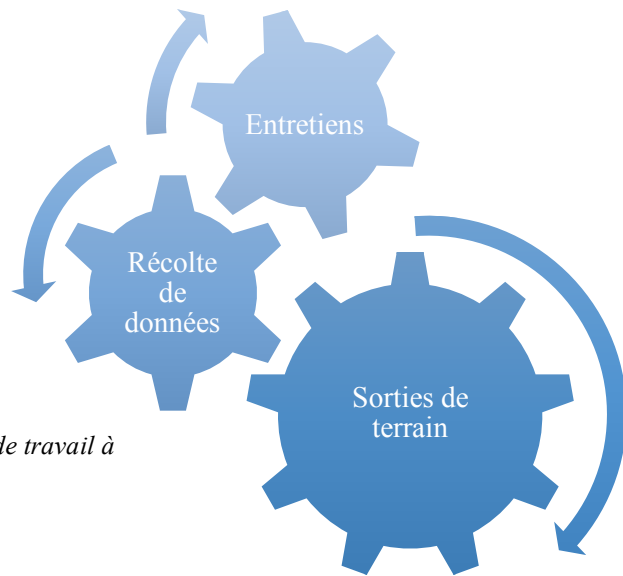


Figure 8 : Engrenage de ma méthodologie de travail à Montréal, source : Pierre-Jean Pillonnet

- Des sorties de terrain virtuelles et réelles enrichissantes

Ayant privilégié une approche inductive, l'arpentage de terrain, au Québec ou à Aix-en-Provence, a constitué la base de l'étude.

L'observation et l'analyse des images aériennes, des photos ou de la visualisation streetmap, diffèrent des études réelles de terrain. Néanmoins, les deux outils se complètent très bien et permettent d'obtenir un panel complet du secteur et de l'objet d'étude.



Figure 9 : Schéma montrant l'importance des sorties de terrain, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Le premier outil permet de visualiser et de prospecter de façon virtuelle avec pour objectif de faire ressortir des éléments généraux. Dans l'étude présente, cela permet de s'informer sur la localisation et la situation de l'axe à grande et petite échelle, connaître le nom de la voirie, des grands éléments structurants (viaducs, ponts, espaces verts, autoroutes alentour, ...), etc. Ces visites virtuelles permettent également de remonter le temps et ainsi de voir comment s'agencait l'objet d'étude dans son environnement urbain. Néanmoins, cet outil ne suffit pas puisque la base de données n'est pas forcément mise à jour et peut donc nous induire en erreur. Sur GoogleMap, les images satellites proposées ont quelques années de retard puisque l'autoroute Bonaventure est toujours l'axe qui ouvre la porte au centre-ville de Montréal. Les visualisations internet doivent donc être associées à des études de terrain bien plus précises.

Le second outil est essentiel pour obtenir des informations plus pointues et introuvables en ligne. À Marseille et à Montréal, l'ampleur des infrastructures et des espaces publics n'est

visible que lors des visites de site. Ce genre de ressenti n'est malheureusement pas possible via des visites virtuelles. Ces sorties de terrain sont également un outil particulièrement utile pour se rendre compte des réalités, qui sont très différentes des informations obtenues sur le réseau. Notamment la fréquentation des lieux (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.), les externalités négatives (bruit, pollution visuelle, sonore atmosphérique, etc.), totalement imperceptibles depuis mon ordinateur.

- Un corpus documentaire comme base de données

Un travail important de récolte d'informations et de données a été réalisé à la fois à l'Université de Montréal et à l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional. Tous ces éléments recueillis ont permis de constituer un recueil de données composées de différents types de documents et articles : un ouvrage scientifique, des articles scientifiques en ligne et papier, des coupures de presse en ligne et papier, des parties d'ouvrages scientifiques, des retranscriptions de colloques et conférences, des brochures commerciales des deux projets, des enseignements universitaires, des fiches de définitions, un mémoire en ligne, une frise chronologique et un documentaire vidéo.

Un chapitre de l'ouvrage d'Hélène Reigner, Frédérique Hernandez et Thierry Brenac ainsi que six articles scientifiques ont été lus et analysés dans leur intégralité. Ces articles ont à la fois été rédigés par des auteurs français et québécois, mais également d'autres pays comme la Suisse, la Belgique, les États-Unis, etc.

De plus, des coupures de presse françaises et québécoises ont permis d'intégrer dans l'écrit des données plus factuelles, accessibles au grand public.

Des portions d'ouvrages scientifiques ont également fait partie intégrante de la base de données, notamment ceux de Jane Jacobs et du Corbusier.

La retranscription du colloque *Ville et autoroute : vers une réconciliation ? Enfouir, recycler, métamorphoser...* et de la conférence *De l'autoroute au boulevard, repenser la métropole*, ont également beaucoup influencé l'avancé de l'étude.

Les enseignements universitaires suivis dans les différentes universités fréquentées ont permis de récolter des informations disponibles nulle part ailleurs et souvent essentielles. Ces données proviennent notamment de l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, la Universidad Autonoma de Madrid, l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement d'Aix-Marseille et de la Faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal.

Les fiches de définitions réalisées notamment par l'AGAM ont permis de mieux comprendre certains termes.

La lecture du mémoire de Léo Girard, étudiant en Master 2 à l'IUAR en 2017/2018 a permis de comprendre et cerner la structure et le contenu du dossier, ainsi que les attentes des enseignants.

La frise chronologique réalisée par Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois a été utilisée pour mieux comprendre les logiques historiques de développement des villes d'étude.

La lecture des brochures commerciales des projets marseillais et montréalais a fourni d'importantes informations, notamment quantitatives, mais aussi qualitatives.

Enfin, deux documentaires vidéo ont été visionnés permettant d'avoir en plus des informations exprimées par les journalistes, un visuel intéressant.

Pour plus de détails, tous ces documents sont répertoriés et classés à la fin du mémoire dans les sources et la bibliographie.



Figure 10 : Schéma de fabrication d'un corpus, Source : Pierre-Jean Pillonnet

- L'influence et l'importance des documents graphiques et photographiques

Dans n'importe quelle étude d'urbanisme et d'aménagement, les documents graphiques et photographiques sont particulièrement utiles. Ils représentent un levier pour mieux comprendre et imager les idées écrites. Ce n'est pas le cas dans toutes les disciplines, mais en urbanisme, les illustrations représentent un atout visuel essentiel. Dans l'étude présente, elles se manifestent via la photographie et la carte.

La photographie se divise en trois types : les photos actuelles, les photos historiques et les photos aériennes.

Les photos du présent sont prises directement sur le terrain lors d'un arpentage. Les images de terrain, à l'inverse de celles trouvées en ligne, sont beaucoup plus précises et peuvent illustrer exactement nos propos. Elles permettent aussi d'obtenir un visuel récent et alors aucune erreur temporelle n'est possible. Elles sont aussi le constat d'une étude de terrain sérieuse et rigoureuse.

Les photographies plus anciennes permettent, elles de se rendre compte de la situation d'antan. Elles sont la plupart du temps confrontées à celles plus récentes. Leur comparaison permet de mettre en avant des évolutions. Elles sont particulièrement utiles dans la présente étude, car sans elles il est impossible de savoir à quoi ressemblaient les ouvrages avant leur destruction.

Les photographies aériennes sont, à l'image d'une carte, des éléments essentiels pour comprendre l'évolution de la ville ou des ouvrages urbains. Elles permettent de comprendre dans quelle logique les autoroutes se sont implantées et comment le tissu urbain est venu se densifier tout autour.

Les cartes sont quant à elles un outil très pertinent de localisation et d'illustration des propos. Il est essentiel pour le lecteur de comprendre de quel territoire on parle et surtout de savoir où il se situe dans la ville et le quartier. De plus, les cartes permettent de comprendre les logiques d'un territoire à grande et à petite échelle. La petite échelle fait beaucoup plus ressortir des enjeux globaux et métropolitains alors que la grande échelle, elle, se concentre sur des détails

présents parfois dans un quartier ou dans une rue. Elles sont également très utiles pour localiser les éléments structurants d'un territoire, le centre-ville, une gare, la mer, la rue principale, etc.

Les éléments graphiques et photographiques sont donc essentiels pour la réalisation du mémoire aussi bien pour permettre une compréhension optimale, que pour illustrer au mieux le contenu.

- Des entretiens à l'appui de l'argumentaire

Les entretiens réalisés à Marseille et à Montréal ont beaucoup apporté aussi bien sur le plan universitaire que personnel. Ces derniers ont essentiellement été des entretiens semi-directifs. Pour optimiser le temps des interlocuteurs et pour être le plus précis dans les demandes, un questionnaire a été élaboré. Ces questionnaires étaient principalement ciblés sur des points qui restaient encore flous. Quelques grandes orientations et thématiques ont de plus été notées dans le but d'échanger avec l'interlocuteur. Ce document essentiel est en annexe.

L'entretien avec le directeur de la coopération internationale et des relations extérieures du projet Euroméditerranée, Alexandre Sorrentino, a permis d'enrichir les connaissances sur le projet marseillais. Ces informations ont permis de mieux cerner et comprendre les enjeux que représentait le Boulevard urbain et en apprendre davantage sur le projet Euroméditerranée. En tant que chargé de communication du projet Euroméditerranée, il s'occupe de toute la partie diplomatie. Il est également chargé d'animer et de guider les personnes souhaitant mieux comprendre le projet, car aujourd'hui « tout le monde sait ce que c'est et personne ne sait vraiment ce que c'est »¹⁶. Il gère aussi les fonds européens versés pour aider la réalisation des ouvrages. Il se décrit comme polycompétent dans une équipe assez réduite, ne comptant que 50 personnes. Arrivé en 2009, il tente d'expliquer le mécanisme du projet et essaye d'exporter le concept même à l'étranger. Il se décrit plus comme un diplomate qu'un architecte ou un urbaniste.

La rencontre d'Étienne Couillard, en poste à la Ville de Montréal depuis 1 an et demi a été très profitable pour avancer dans les recherches. Les échanges ont permis de mieux comprendre les enjeux liés à cette opération complexe. L'interlocuteur n'est pas directement intervenu dans le processus de réalisation du projet, mais il a grandement participé au rayonnement de ce dernier. En effet, il a été chargé d'animer différentes conférences, d'écrire des articles et tenir le site internet du projet. Dans un contexte de mondialisation et de concurrence entre les métropoles, l'objectif était de diffuser et de promouvoir le savoir-faire québécois en matière de transport urbain. La Ville de Montréal tenait réellement à inspirer les autres métropoles mondiales dans ce domaine.

D'autres interlocuteurs ont aidé à la réalisation du dossier, notamment deux enseignants-chercheurs de l'Université de Montréal, le professeur de théorie de la planification et de

¹⁶ *Propos recueilli de Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

l'urbanisme, Karim Charef et Gérard Beaudet, enseignant-chercheur à la faculté d'aménagement.

Plusieurs intervenants ont également guidé la démarche de recherche tels que Francine Leduc, chargée de projet des grandes réalisations Montréalaise, Christophe Ripeau et Jérémie Carrière, conseillers en aménagement, ainsi que Pierre Sainte-Marie, chef de division aménagement de la ville et co-rédacteur du Plan Métropolitain de Montréal.

- Un planning de travail évolutif

Voici un schéma récapitulatif du planning fixé lors de l'arrivée au Québec. Il a bien évidemment évolué tout au long du séjour et après le retour en France suite au temps disponible et à l'avancement du travail. Cet emploi du temps a permis d'organiser le temps de travail et d'échelonner les différentes tâches à effectuer avant le rendu final. Il a constitué un marquage temporel pour orienter les recherches. Le choix a été fait de définir un time line relativement vague, afin de fixer des objectifs et deadlines parfois étalés sur plusieurs mois. Les objectifs à atteindre restent également peu précis, car le but n'était pas de faire un emploi du temps avec des tâches au jour le jour, impossible à suivre.

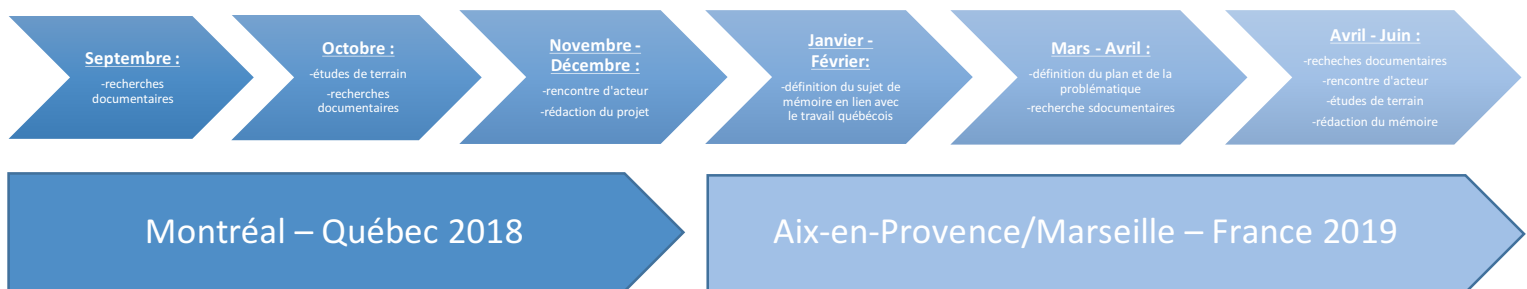


Figure 11 : Chronologie du travail de mémoire, Source : Pierre-Jean Pillonnet

1.3 La transformation des autoroutes urbaines en boulevard urbain, un sujet d'actualité de la littérature scientifique

Quelques auteurs ont déjà abordé la question de l'évolution des autoroutes urbaines en boulevards urbains. Il est donc essentiel de faire un état de la littérature notamment sur le contexte et les manières de création des nouvelles voies urbaines. L'objectif du mémoire n'est pas ainsi de répéter tout ce qui a déjà été écrit, mais d'innover en proposant des analyses différentes.

Pour commencer cet état de la littérature, le colloque Ville et Autoroute : vers une réconciliation? Enfouir, recycler, métamorphoser... mené par VTIF, la FNAU et l'ACUF en Mai 2015. Lors de cette conférence, beaucoup de notions ont été abordées, notamment les contextes d'interventions et structure de voie.

En début de conférence, Raphael Catonnet rappelle les trois types d'opérations visant à mieux insérer le quartier de la Défense dans son territoire en retravaillant les infrastructures routières. Les modèles d'interventions sont les suivantes :

- les couvertures d'autoroutes
- le réaménagement de voiries rapides en boulevards urbains
- la construction autour des infrastructures routières ou bien recycler les infrastructures qui existent déjà pour favoriser d'autres usages

Ces trois types sont à chaque fois implantés dans un certain contexte, qui se retrouvent dans les ouvrages marseillais et montréalais.

L'intervention de Yves Lion a permis de présenter différents projets de requalification de voies rapides urbaines en mettant l'accent aussi bien sur l'intérêt de ces opérations, que sur leur contexte et notamment les difficultés de mise en œuvre. Il différencie deux types d'interventions : le premier type dit « facile », concerne les autoroutes ou voies rapides peu utilisées telles que l'A119 à Marne-la-Vallée. Dans son étude il met en avant qu'en reconfigurant ces infrastructures, des km² de fonciers peuvent ainsi être dégagés. Le deuxième type évoqué est les opérations plus complexes, fortement utilisées, comme c'était le cas sur l'A55 à l'entrée de Marseille. Ayant directement travaillé sur le projet, ces propos ont été très pertinents à analyser. Yves Lion aborde notamment l'évolution du projet et sa structure, qui à la base prônait l'enfouissement de l'autoroute sans interrompre la circulation en surface. Il a finalement opté pour une autre option, le recyclage et le détournement.

Paul Lecroart intervient ensuite et propose un contexte historique rapide sur les autoroutes urbaines. Il évoque le rôle de précurseurs qu'ont joué les États-Unis d'Amérique en termes de mobilité, puis le retard que l'Europe a eu dans cette course à la mobilité. Il traite également les effets néfastes des autoroutes urbaines et réfléchit à l'évolution de ces infrastructures, de leur éventuelle suppression ou détournement. Il expose de nombreux exemples de réussites de transformations d'autoroutes en boulevards urbains qui ont été réalisés à travers le monde entier : l'Harbor Drive de Portland, Sheridan Expressway de New York, l'Embarcadero Freeway à

San Francisco, La West Side Highway à New York ou encore la Cheonggyecheon Expressway à Séoul.

Patricia Pelloux s'attarde elle sur la transformation des voies sur berges de la rive gauche à Paris. Elle évoque notamment la suppression du trafic routier au profit de nouvelles formes de déplacements : les piétons et les cyclistes. Au départ l'initiative qui devait être temporaire pour permettre un retour potentiel du trafic routier s'est vue prolongée puis devenir totalement permanente. Suite à cette initiative innovante, de nouveaux usages se sont ainsi développés le long de la Seine. Elle évoque dans un second temps la transformation de la rive droite en un boulevard urbain en 2012, puis de sa piétonnisation en 2016. Paris, en tant que capitale, se doit de montrer l'exemple et de nombreux projets sont engagés sur les grandes artères routières, notamment la couverture du périphérique pour créer une réelle continuité dans la Ville Lumière.

Philippe Gasser évoque lui l'exemple du boulevard de la place à Cagnes-sur-Mer qui a vu le jour en 2007. C'est un exemple à moindre échelle que ceux évoqués précédemment, mais il met justement en avant que toutes les tailles de routes doivent être concernées par un réaménagement des voies.

Mathieur Flonneau propose lui une discussion sur les changements de paradigme et de perception de l'automobile et des voies rapides. Alors que dans les années 1990-2000 ces derniers font l'objet de vives critiques de la part des aménageurs et la seule solution est de les détruire, aujourd'hui la pensée a évolué et propose davantage d'accepter cet héritage et de le recycler ou le détourner.

Le second document qui a permis de mieux comprendre la situation, est l'article scientifique de Stéphanie Leheis et Laura Ziliani : « Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires » publié en Février 2013. Elles abordent le contexte de création de la route durable, à travers la mise en œuvre du développement durable dans les politiques de transports, traduit après les accords de restriction des émissions de polluants signés lors des différents protocoles et sommets. Elles évoquent qu'avec ces congrès, les politiques se sont concentrés sur les mobilités et la mise en place de nouveaux modes de déplacements plus propres. Or comme elles l'expriment très bien, « on en oublierait presque que les transports ce sont certes des déplacements, mais aussi des infrastructures, et plus largement un réseau, qui est le support de cette mobilité »¹⁷. Les infrastructures de transports doivent donc être repensées en lien avec le développement durable. Cette idée doit à la fois concerner les projets de recyclage des anciennes voies que les nouveaux projets de voiries. Selon elle, les innovations concernant les nouvelles voies sont de plus en plus nombreuses et intègrent parfaitement le développement durable. Néanmoins, il est beaucoup plus difficile de « gérer l'existant et d'essayer de le transformer »¹⁸. Or dans la plupart des pays développés et en développement, les villes ont hérité d'un patrimoine autoroutier conséquent, orienté autrefois

¹⁷ *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires Stéphanie Leheis, Laura Ziliani*

¹⁸ *Ibid*

vers le tout voiture. Ce lourd et encombrant héritage est qualifié par les deux écrivains de « monstres urbains »¹⁹, terme qui évoque toutes les externalités engendrées par les autoroutes urbaines et leur importante emprise au sol. Elles vont également évoquer la crise des voies urbaines et leur transformation en de nouveaux types de voies permettant le développement de nouveaux usages tout en repensant la place de l'automobile en ville. Enfin, tout leur raisonnement sera appuyé par une comparaison entre Marseille et Buenos Aires.

Ce document a été très important pour la réalisation du mémoire puisqu'il reprend la même idée de comparaison entre deux métropoles, Marseille et Buenos Aires d'un côté et Marseille et Montréal de l'autre.

Le troisième document qui a aiguillé l'étude est l'article scientifique « Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse » rédigé par Émilie Clair et publié en Février 2015. Dans son ouvrage, l'auteure va faire un état de la situation de l'essor autoroutier à son déclin dans les années 1970. Elle a analysé l'effondrement du modèle des autoroutes urbaines et toutes les externalités négatives que ces voies provoquaient. Elle évoque de plus que dans le contexte actuel et avec les « nouvelles réalités urbaines »²⁰ le rapport entre la ville et la voie doit être réinventé. Comme évoqué dans l'ouvrage précédent, la notion de durabilité devient centrale dans les politiques territoriales. La requalification de la voirie entend par conséquent mettre en place un travail à la fois « morphologique et fonctionnel »²¹, tout en prenant en compte les usagers et les acteurs du territoire. La particularité de cet ouvrage est qu'Émilie Clair prendra comme étude de cas trois villes de taille moyenne : Bourg-en-Bresse, Rouen et Saint-Chamond.

Un autre article scientifique « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? » d'Hélène Dang Vu publié en Décembre 2008 est également venu enrichir les connaissances. Dans son ouvrage l'auteur évoque les conséquences de la production de masse des véhicules à moteur sur le réseau d'infrastructure routière. Elle évoque l'essor autoroutier à New-York dans un contexte de saturation et de congestion de plus en plus important, notamment à travers l'étude la West Side Highway créée en 1927. Elle se focalise surtout sur le contexte d'implantation des voies autoroutières qui transforme les métropoles et compare les villes de New-York et de Paris. Par la suite, elle met en avant l'engouement pour l'ancien paradigme autoroutier, assimilé à un élan de modernité et de progrès ou les « voies rapides ne dévisageaient pas le paysage et les voitures ne polluaient pas ».²² Tout au long de cette étude, l'idée qui a guidé les propos de l'auteure, est le transfert du modèle américain en Europe.

L'état de la littérature a été complété par une partie de l'ouvrage « Nouvelles idéologies urbaines » : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre écrit par Frédérique

¹⁹ *Ibid*

²⁰ *Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse, Émilie Clair, Février 2015*

²¹ *Ibid*

²² *Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ?, Hélène Dang Vu, Décembre 2008*

Hernandez, Hélène Reigner et Thierry Brenac en 2013. Tout au long de l'ouvrage, les trois auteurs vont aborder différents outils, techniques et notions sans cesse mis en avant par les politiques contemporaines, telles que parc relais, réseau vert, vélo libre-service ou encore boulevard urbain. C'est particulièrement ce dernier qui a été utile dans la cadre du mémoire. Dans cet ouvrage, les chercheurs expriment l'idée que les boulevards urbains sont devenus le nouveau paradigme de l'axe routier durable. Ils permettent une « redistribution équilibrée »²³ entre les différents modes de circulation et de déplacement. Le boulevard urbain né dans les années 1980 illustre un changement de paradigme, les voies urbaines ne sont désormais plus incompatibles avec les autres usages de la ville. Le boulevard urbain s'intègre dans une nouvelle dimension, permettant de « concilier circulation et vie locale »²⁴ et d'héberger tous les usages. Le concept même du boulevard urbain connaît dès ses débuts un succès important auprès des chercheurs en urbanisme et en architecture. D'après les auteurs, le nouvel axe de déplacement crée de l'urbanité et intègre la multifonctionnalité autour de la voie. Des la fin des années 1990, début 2000 l'outil se généralise et se démocratise.

Les auteurs s'attardent ensuite sur la forme que peut prendre le boulevard urbain, il « comporte plusieurs voies de circulation ordonnées selon la nature du trafic et selon le mode »²⁵. De plus, il existe deux types de boulevards urbains, l'un plus orienté vers la vie locale en permettant « d'humaniser l'infrastructure »²⁶ et en réduisant l'emprise au sol dédiée à la voiture. Le second est davantage centré sur la circulation aussi appelé « boulevard urbain de contournement »²⁷ et permet de repenser la « hiérarchie et la forme du réseau viaire »²⁸. Il prend alors la forme d'un modèle radio-concentrique composé de plusieurs anneaux. Ce nouveau type de voies peut être développé à différents endroits et notamment pour les requalifications d'entrée de ville comme c'est le cas à Marseille et à Montréal. Ce modèle permet donc de poursuivre les investissements et la construction de voie routière dans le milieu urbain, en intégrant le souci du développement durable. Ils représentent souvent le fer de lance de la mobilité dans les plans de déplacements urbains (PDU).

Après avoir présenté les questions de recherches, la thématique générale et la problématique, nous avons présenté la méthodologie utilisée pour mener à bien le mémoire. Celle-ci comprenait notamment l'utilisation des recherches menées au Québec, des études de terrain, un corpus documentaire, des documents graphiques et photographiques, des entretiens, etc. Enfin, nous avons mis en avant l'état de la littérature scientifique ayant traité le sujet des transformations des autoroutes d'entrée de ville en boulevard urbain.

La seconde partie sera consacrée à l'analyse du contexte dans lequel les deux métropoles ont pris la décision de transformer leur entrée de ville ainsi que la difficulté de mettre en œuvre un projet d'une telle ampleur.

²³ *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Frédérique Hernandez, Hélène Reigner, Thierry Brenac, chap. Boulevard urbain, p 31-36, 2013

²⁴ *Ibid*

²⁵ *Ibid*

²⁶ *Ibid*

²⁷ *Ibid*

²⁸ *Ibid*

Partie II De l'essor au déclin des grandes pénétrantes d'entrée de ville : la reconfiguration autoroutière vue comme une nécessité dans le centre des métropoles européennes et nord-américaines

Dans cette seconde partie, l'idée est de se concentrer sur le contexte d'entrée de ville des métropoles marseillaise et montréalaise. Entre l'essor autoroutier, sa remise en question et le déclin de l'appareil industrialo-portuaire, les portes d'entrée des deux cités ont suivi le même contexte permettant de faire prendre conscience aux pouvoirs publics qu'une intervention était inévitable. La mise en place de ces immenses projets de transformation des entrées de ville c'est avérée très complexe.

2.1 L'hégémonie autoroutière et automobile au cœur des métropoles marseillaise et montréalaise

Un lien étroit entre essor autoroutier et élan de modernité

La construction des imposantes voies autoroutières s'est développée tout au long du XXe siècle et s'inscrit dans un contexte bien précis : l'adaptation de la ville à l'automobile. Cette intégration progressive de la voiture aux métropoles peut s'expliquer par la rencontre entre une nouvelle pratique, la diffusion de l'automobile (lobbying), des acteurs, ainsi que des savoirs faire et techniques au service de l'ingénierie routière.

Avec la diffusion de masse de l'automobile, les pratiques et les modes de déplacements vont radicalement changer. Dès les années 1910, la Ford Motor Company industrialise le processus de production des véhicules et permet notamment pour la première fois de rendre accessible l'automobile au grand public. Le modèle Ford T est considéré comme la première automobile fabriquée à grande échelle aux États-Unis. Celle qui a « mis l'Amérique sur des roues »²⁹ a été produite entre 1908 et 1927 à plus 16, 5 millions d'exemplaires.

En 1919, André Citroën introduit la production automobile en grande série en France, avec la mise en service de la Citroën Type A. Plus de 100 véhicules sortent chaque jour des usines françaises, entraînant ainsi une rapide diffusion dans le pays et dans toute l'Europe.

Dans les années 1930 aux États-Unis et dans les années 1960 en France et au Canada, la suprématie automobile a conduit à la création d'infrastructures dédiées uniquement à la circulation à grande vitesse : les autoroutes urbaines. Ces dernières apparaissent notamment dans un souci de forte congestion dans les villes. Les avenues et les boulevards existants vont peu à peu laisser place à la voiture et aux voies rapides. Ces autoroutes vont parfois éventrer la ville pour pouvoir faire pénétrer les voies jusque dans le cœur des cités.

À cette période, avec la naissance des voies rapides urbaines, pour faire plus de place à l'automobile on surprime les réseaux de tramway au sein des agglomérations. Pour lutter contre

²⁹ *L'internaute.fr*

la congestion de plus en plus fréquente, de nombreux automobilistes réclament également la suppression des bus en ville pour « libérer de la voirie »³⁰. Certaines municipalités décident donc de retirer les lignes de bus afin « de satisfaire le lobby automobile »³¹. Tout est donc fait pour laisser entrer l'automobile en ville.



Figure 12 : La première autoroute en Amérique du Nord : l'Express Highway WestSide of Manhattan, source : fotosfotos.eu

La France et le Canada accusent un certain retard, par rapport aux USA, en matière de déplacement autoroutier, puisque les premières voies rapides voient le jour presque 30 ans plus tard. Leur construction s'inscrit toutes les deux dans un élan de modernité et de prospérité économique : les 30 glorieuses.

Ces voies rapides urbaines se développent en France en même temps que la construction du réseau autoroutier national. Le programme autoroutier débute en 1962, accompagné de la création du fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire qui permet ainsi de débloquer les crédits nécessaires aux financements des travaux. Quelques routes rapides se développent en France dès les années 1935-1940, mais ce n'est réellement que dans les années 1960-70 que les premiers grands ouvrages voient le jour.

En 1969, les premières voies rapides urbaines parisiennes le long des berges de la Seine sont ouvertes à la circulation. Entre 1960 et 1970, le réseau autoroutier se transforme et se développe de plus en plus en France. Dans les années 1970, Lyon, Lille, Marseille, Nice, Bordeaux, se trouvent reliées par des voies rapides qui pénètrent jusque dans le cœur des métropoles. Les entrées de villes sont donc totalement réaménagées et recouvertes par des kilomètres de béton. En 1967, le réseau autoroutier français est composé de plus



Figure 13 : Carte du réseau autoroutier français en 1967, source : Info-autoroute.com, Paris-Match

³⁰ Pour en finir avec les autoroutes urbaines, Marcel Robert, Février 2008

³¹ Ibid

de 1000 km de routes et on prévoit la mise en service de 7 500 kilomètres dès les années 1985. Sous l'égide de Gaston Defferre, arrivé au pouvoir en 1953, Marseille connaît un élan de modernité sans précédent. La ville, en partie détruite par les allemands pendant la Seconde Guerre mondiale, se trouve quelques années plus tard confrontée à la crise de la décolonisation accompagnée de l'arrivée massive de rapatriés notamment algériens.

Dans une période où tout est à faire et à refaire à Marseille, la municipalité se lance dans un vaste programme de construction de logements, de modernisation de la voie publique ainsi que la réalisation de grands travaux. Monsieur le maire lance ce programme de construction à marche forcée avec comme seul objectif de moderniser la ville. Comme le dit l'avocat Michel Pezet, longtemps considéré comme son bras droit, « on lui doit les grands travaux d'aménagement de la ville, des plages au port de commerce, du système d'alimentation de l'eau aux hôpitaux et au métro ». Sous l'ère Defferre, de grands ouvrages sont réalisés tels que l'élargissement de la Corniche, la construction de la Rodeo du Jarret, l'ouverture du Viaduc de Plombières, le prolongement de l'autoroute Nord, etc.

Dans cette effusion de modernité, l'État poursuit et termine son vaste programme de construction autoroutière et achève les autoroutes A7, A50 puis A55 à la fin des années 70. Plus précisément, l'autoroute A55 entre dans Marseille en novembre 1976. Monsieur Defferre, étant favorable à l'arrivée de l'autoroute en centre-ville, ces nouvelles voies rapides rentrent directement dans le cœur de la cité phocéenne. L'entrée est de la ville est donc totalement revue à cette période afin de faire pénétrer les voies autoroutières à la fois posées au sol et sur viaduc. Pour ce faire, "l'Homme de Marseille", comme l'a décrit son épouse, met en place le premier plan de modernisation et d'équipement de France en 1955 et 4 ans plus tard le Plan Directeur d'Urbanisme de Marseille est approuvé par l'État.

Malgré les nombreuses critiques virulentes à son égard et des aménagements qui continuent de « faire souffrir » la ville, le personnage politique a participé à ancrer Marseille dans son temps. Jean-Claude Gaudin estimait il y a encore quelques semaines que « Cet homme-là a apporté quelque chose à cette ville ». Maire socialiste de Marseille pendant 33 ans, Gaston Defferre, va fortement contribuer à moderniser la ville de Marseille.

Au Canada, les premières autoroutes urbaines sont construites au Québec, dans l'agglomération de Montréal. C'est en 1959 que l'autoroute des Laurentides, qui traverse la métropole québécoise du nord au sud, est inaugurée, suivie quelques années plus tard du Boulevard Métropolitain (autoroute 40) qui relie Montréal d'est en ouest. Comme pour Marseille, les entrées de la cité québécoise sont totalement transformées pour permettre aux voies autoroutières de pénétrer jusque dans le centre-ville.



Figure 14 : Ouverture du boulevard Métropolitain à la circulation automobile en 1959
Source : bilan.usherbrooke.ca

Dans les années 1950–1960, le paradigme où la ville doit s’adapter à l’automobile est largement dominant dans le monde et tout particulièrement en Amérique du Nord et au Canada. Cette vision est renforcée dans un contexte d’accroissement des échanges et d’augmentation très importante du nombre d’automobiles en circulation.

Montréal, métropole en plein boom industriel et économique suivra à la lettre ce nouveau paradigme avec la construction de nombreuses autoroutes urbaines comme l’Autoroute Décarie (A15) ou l’Autoroute 25, qui deviendront les plus importantes autoroutes provinciales. La carte suivante illustre la structure autoroutière montréalaise mise en place dans ces années-là. La ville de Montréal, située sur un archipel d’île fluviale, se trouve aujourd’hui au centre d’un réseau autoroutier de plus de 1 770 km et reliée au continent par 17 ponts et 1 tunnel.

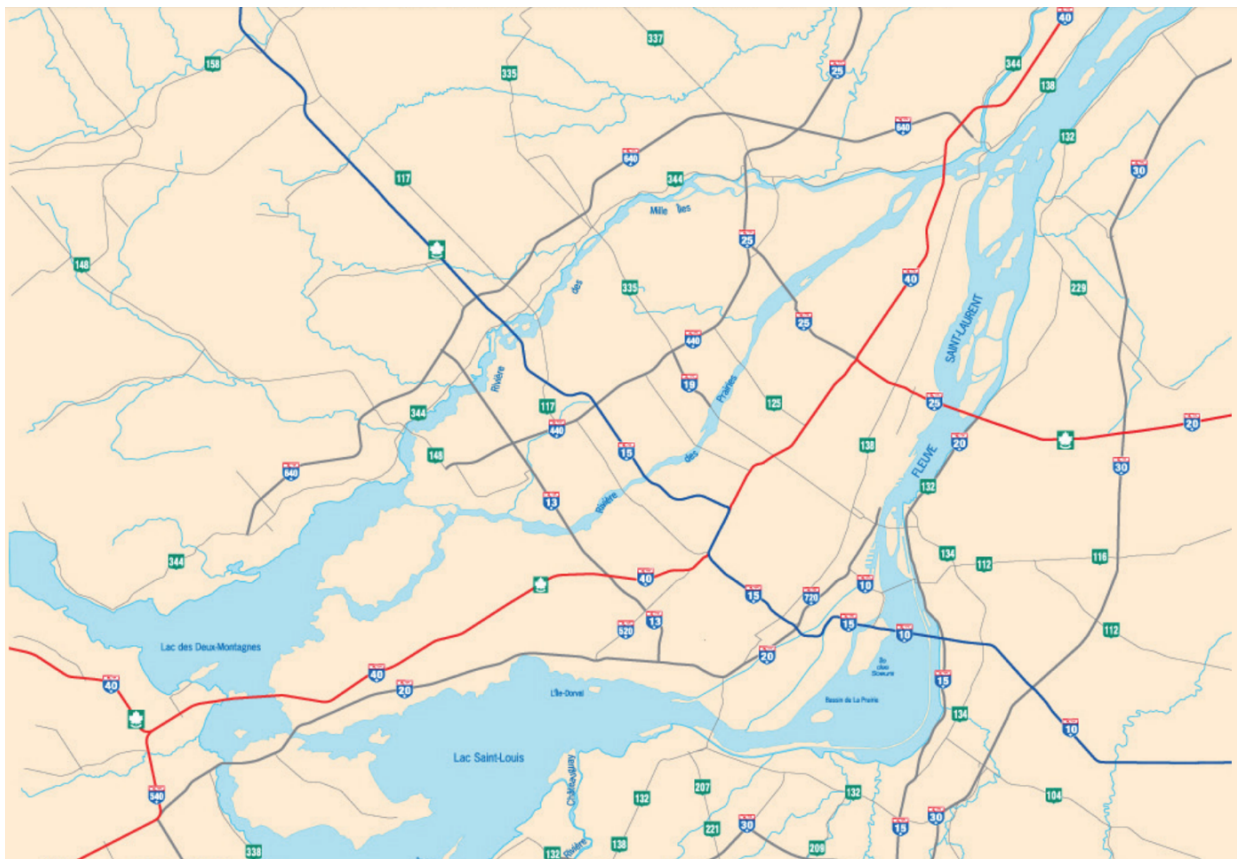


Figure 15 : Carte du réseau autoroutier du Grand Montréal,
Source : les grands travaux d’infrastructures dans la région métropolitaine, 2013

Dans les années 1960-1970, Montréal se prépare également à recevoir l’Exposition Universelle de 1967 qui devrait accueillir des centaines de milliers de visiteurs. Cet événement sera assimilé comme l’élément déclencheur du rayonnement et développement urbain de l’agglomération québécoise. La municipalité entreprend d’importants projets d’aménagement à l’image de la transformation de la jetée McKay, l’agrandissement et la création des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, ainsi que la construction des pavillons de l’exposition (Habitat 67). C’est également à cette période qu’une grande partie des grattes ciels composites de la skyline de Montréal sont construit.

Les deux premières lignes de métro de Montréal, la verte et l'orange sont également inaugurées en 1966, un an avant l'exposition universelle. Dans les années 60, pour remplacer le Canal de Lachine et permettre à plus de navires de franchir le fleuve, la voie navigable du Saint-Laurent est créée.

Montréal, envahie par une vague de développement et de modernisation majeure, entreprend dans les années 1960 la mise en place de l'axe Champlain-Bonaventure, véritable porte d'entrée de la cité québécoise. Le Pont Champlain est construit entre 1958 et 1962 et l'Autoroute Bonaventure voit elle le jour en 1967, seulement quelques jours avant l'ouverture de l'Expo 67.



Figure 16 : La construction de l'axe Champlain-Bonaventure en 1966, source : Archives de la Ville de Montréal

Figure 17 : Photo d'archive de Jean Drapeau marchant sur l'autoroute Bonaventure quelques jours avant son inauguration 1967, Source : Archives de la Ville de Montréal



Jean Drapeau, le maire de l'époque, voulait un accès rapide au centre-ville pour les usagers arrivant de la rive sud et des États-Unis. Cet axe autoroutier a éventré l'entrée sud de Montréal pour faire passer de nombreuses voies autoroutières au sol et sur pilotis.

Pour justifier ces importants investissements, cette course à la modernisation et la concurrence avec la ville Reine, Monsieur Drapeau avait alors déclaré : « laissons Toronto devenir Milan, Montréal restera toujours Rome »

Preuve de cette influence des autoroutes et de l'automobile sur la société, c'est toute une culture qui se met en place autour de ces nouveaux éléments urbains. La musique et principalement le Hip-Hop, né dans ce contexte urbain particulier, va contribuer à faire l'éloge de cette période

d'innovation routière accompagnant une sensation de liberté. Le rappeur québécois, Loud l'exprime à travers une punchline ou phrase choc en français tirée de son morceau 56k : « Sur la métropolitaine, un pied dans le tapis rapide, une main sur le bras de vitesse, deux doigts pour la politesse (Yes !), on roule à haute vitesse pour get le 56K »³²

L'artiste associe le « tapis rouge », emprunté lors des cérémonies par des personnalités, à la « métropolitaine » désignant l'autoroute 40 qui traverse Montréal d'est en ouest. Il associe également la vitesse autoroutière, « on roule à haute vitesse », à la réussite « get le 56K », désignant 56 000 dollars canadiens.

Les années 60 ont ainsi été marquées par l'idée que « la voiture est l'avenir de l'Homme »³³. Dans cette optique de modernisation et de mutation entre les activités secondaires et tertiaires, « l'idéologie ambiante était que ce "progrès" vers le tertiaire était »³⁴ inexorablement lié à l'automobile et aux autoroutes urbaines.

La conséquence de toutes ces évolutions et pensées modernistes a entraîné la construction d'un vaste réseau d'infrastructures de voies rapides et d'autoroutes urbaines qui ont totalement modifié l'espace urbain et l'entrée des villes. Nous sommes donc rapidement passés de la rue, à la route puis aux autoroutes urbaines. Ces idéologies modernistes ont également entraîné un « déclassement des allées, avenues et boulevards en voie uni modale »³⁵, excluant peu à peu les autres modes de déplacement et réduisant l'espace public.

Les deux métropoles ont toutes les deux étaient aspirées dans une vague de développement et de modernisation similaire, inscrite dans une période de forte croissance économique qui a touché tous les pays développés : les 30 glorieuses.

A Marseille, cet essor s'est matérialisé à travers la construction des grands ensembles, d'hôpitaux, du métro, de tunnels ainsi que d'axes routiers structurants.

A Montréal, ce bond en avant a été marqué par la construction d'une grande partie de la skyline du centre-ville, de l'ouverture du métro, de toutes les constructions dérivées de l'exposition universelle (stades, pavillons, logements, etc.), de la mise en service de la voie navigable du Saint-Laurent, ainsi que de la construction d'autoroutes.

Dans les deux villes, ce développement a grandement été accompagné et influencé par l'essor automobile et le déploiement d'un vaste réseau autoroutier, qui ont peu à peu pénétré le cœur des cités phocéenne et québécoise. Les entrées des deux métropoles ont à cette période subi d'immenses transformations à la fois morphologiques et techniques.

³² Extrait du titre « 56k » de l'artiste Montréalais Loud, présent sur l'EP *New Phone* sortie en Avril 2017

³³ 50ans.apur.org

³⁴ Ibid

³⁵ *Réconcilier mobilité et urbanité : le boulevard urbain, de la promenade à la multimodalité, le cas marseillais dans la mise en place d'un schéma multimodal des infrastructures routières* - Léo Girard - 2018 - IUAR

2.2 Des entrées de villes traversées par des infrastructures autoroutières remises en question et dominées par des complexes industrialo-portuaires majeurs

Devenues des éléments essentiels dans la mobilité urbaine, notamment pour accéder aux métropoles, les autoroutes ont eu de nombreux effets non désirés : coupure du tissu urbain, dévalorisation des espaces à proximité du réseau, nuisance sonore, pollution de l'air et visuelle, barrière physique et visuelle, empiètement sur les espaces publics, etc. Elles ont aussi entraîné un fort étalement urbain, beaucoup de congestion et ont contribué à la ségrégation socio-spatiale dans le milieu urbain.

Les entrées de ville de Marseille et de Montréal n'échappent pas à toutes ces externalités négatives et ont particulièrement été touchées. Comme pour de nombreuses villes dans le monde, la porte d'entrée de ces deux métropoles était accompagnée d'un immense complexe industrialo-portuaire en front de mer ou de fleuve. Cet outil industriel est entré en crise, à peu près à la même période que la dépréciation des autoroutes urbaines. Ces éléments ont donc contribué à dévaloriser les entrées de villes des principales métropoles, déjà soumises à une forte pression et contrainte autoroutière. Marseille et Montréal ont donc suivi le même contexte, entre crise des infrastructures autoroutières et crise de l'appareil industriel.

Ce rejet progressif des autoroutes et des sites industriels va fortement influencer les pouvoirs publics à penser une action de revalorisation des entrées de villes.

Une remise en cause scientifique et citoyenne de la voiture reine et des autoroutes urbaines

Cette remise en cause se répand rapidement dans les villes d'Amérique du Nord, aux États-Unis et au Canada puis en Europe, notamment en France. Dès les années 1960-70 on assiste à une lente et progressive remise en cause du tout voiture dans les milieux urbains et particulièrement des entrées de villes. En parallèle des discours favorables à la voiture et aux autoroutes en ville, des voix commencent à « dénoncer les méfaits »³⁶ des infrastructures autoroutières. Les critiques sont de plus en plus fortes, à la fois de la part des citoyens, mais également des classes politiques.

Pionnier dans la construction automobile et autoroutière les États-Unis seront également les premiers à critiquer et exposer au grand jour les maux liés à « l'urbanisme automobile »³⁷.

L'adaptation de la ville à la voiture du siècle dernier semble laisser place aujourd'hui à la tendance inverse. La place de l'automobile est totalement remise en cause et devient la bête noire des municipalités, aussi bien en Europe qu'en Amérique du Nord.

Les critiques portent quelque peu sur les automobiles, mais surtout sur les infrastructures routières, en particulier les autoroutes urbaines qui pénètrent dans le centre des métropoles. Ces

³⁶ *Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ?*, Hélène Dang Vu, Décembre 2008

³⁷ *De l'autoroute à l'avenue - expériences et perspectives*, Paul Lecroar, urbaniste, IAU-IDF, Colloque ville et autoroute : vers une réconciliation ? Enfour, recycler, métamorphoser... mai 2015

voies rapides urbaines sont accusées de tous les maux des milieux urbains. Les critiques ont émergé très tôt, dès les années 1960, alors même que les réseaux autoroutiers n'étaient pas terminés. Les contestations sur cette transformation de la rue en « tuyau à bagnoles »³⁸ sont de plus en plus présentes, à la fois en Europe et en Amérique du Nord.

Lewis Mumford, historien américain et spécialiste de l'histoire de l'urbanisme, met déjà en garde à cette période l'Europe contre un fléau auquel les villes nord-américaines auraient déjà succombé. Dans son ouvrage *Le déclin des villes*, il associe les métropoles américaines à des « cimetières de routes »³⁹. Les critiques sont à la fois faites sur la forme de l'infrastructure, considérée comme étant trop centrée sur la route et pas assez sur l'urbain, et sur la fonction, uniquement orientée sur le transit plutôt que sur la desserte locale.

Jane Jacobs, qualifiée par le maire de Toronto comme l'une « des plus grandes critiques de notre temps en matière d'urbanisme » s'est battue une partie de sa vie contre « la barbarie des autoroutes »⁴⁰ que l'on voulait faire entrer dans les villes. Elle a milité de nombreuses années et dénonçait que l'automobile et les autoroutes urbaines étaient les principales « responsables de tous les maux dont souffraient les villes ». C'est l'une des précurseurs dans ce domaine et elle s'est notamment opposée à la construction de l'autoroute Spadina à Toronto « qui aurait coupé le cœur de sa nouvelle ville en deux »⁴¹. Cette autoroute aurait fait de l'entrée de Toronto, un immense couloir autoroutier fracturant la ville canadienne.

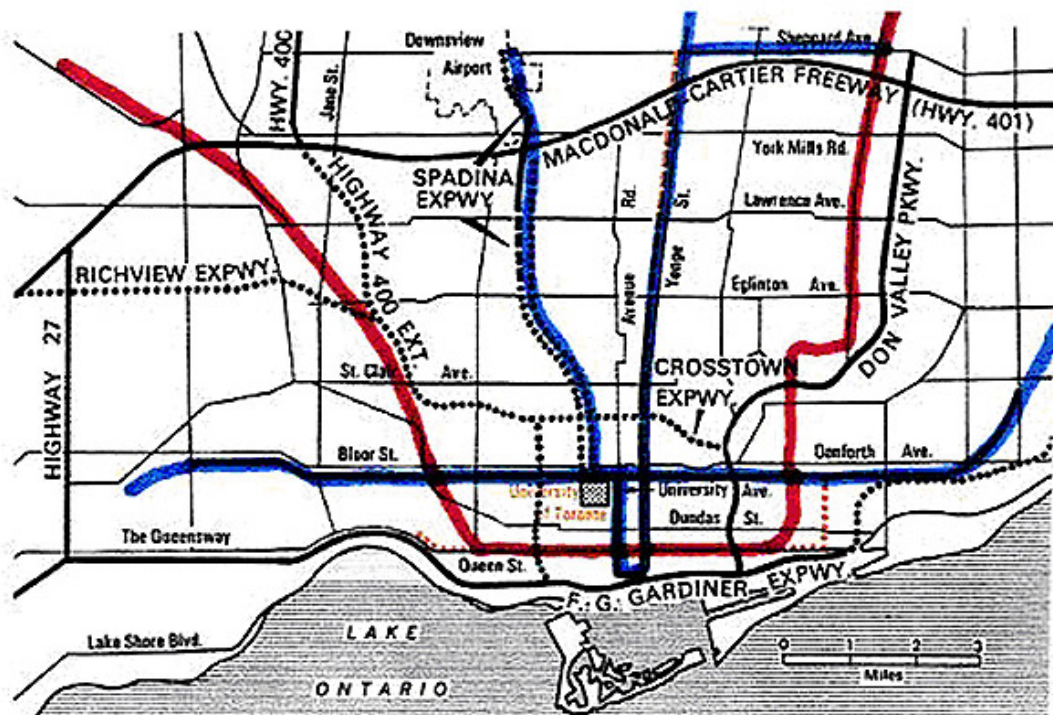


Figure 18 : Plan des projets des autoroutes urbaines qui devaient pénétrer dans le cœur de Toronto et notamment la Spadina Express Way, source : blogto.com

³⁸ Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

³⁹ *Le Déclin des villes ou la Recherche d'un nouvel urbanisme*, Lewis Mumford, 1956

⁴⁰ Jane Jacobs, *l'urbaniste maudite*, Michel Lapierre, octobre 2005, Ledevor.com

⁴¹ *Retour à l'âge des ténèbres*, Jane Jacobs, 2004

Malgré tout, selon elle « chaque jour, ce sont des milliers d'hectares de plus qui sont dévorés par les pelleteuses et couverts par du revêtement ». Le patrimoine naturel est « sacrifié pour faire place à des autoroutes », et cela est fait « de façon aussi impitoyable et irréfléchie lorsque nous déracinons les arbres ou polluons les ruisseaux et les rivières ou encore remplissons l'air lui-même de gaz d'échappement ». Ce « gigantesque effort national » est réalisé « en vue de rendre confortable une nature idéalisée et fuir la cité « contre-nature » »⁴².

Néanmoins, la doctrine du tout-voiture s'effrite peu à peu et certains projets autoroutiers sont ainsi soit revus à la baisse soit annulés. La crise pétrolière, industrielle et les préoccupations environnementales, mais surtout la mobilisation des citoyens et des intellectuels expliquent en partie ces renoncements. À l'époque, le New York Times faisait notamment état d'un nouvel acteur dans la mise en œuvre des projets d'aménagement : le riverain. Ces citoyens vont se regrouper pour former des associations et commencent à s'exprimer pour défendre leur qualité de vie. Les requêtes habitantes foisonnent auprès des municipalités pour demander la suppression des voies surélevées dénaturant les quartiers. « Leur activisme se fait de plus en plus pressant »⁴³ et ils parviennent parfois à obtenir gain de cause. À titre d'exemple, des manifestations ont eu lieu à Paris dans les années 1970 contre la réalisation de la voie express sur la rive gauche et ce projet a été alors stoppé en 1974.

Des entrées de villes fragilisées par les kilomètres de bétons

Inspirés de l'article consacré à l'adaptation des infrastructures routières existantes de S. Leheis et L. Ziliani, nous avons décidé de classer en trois catégories les défaillances des infrastructures autoroutières urbaines. Par la suite, ces faiblesses ont été mises en évidence à travers les deux études de cas : les portes d'entrée autoroutières marseillaise et montréalaise.

La première défaillance considère les autoroutes comme un élément de fragmentation urbain. Ces voies rapides d'entrée de ville participent à segmenter le territoire urbain en créant des coupures, « plus ou moins franchissables, réelles ou symboliques » dans le tissu urbain des métropoles modernes. De plus, ces voies entraînent l'apparition de délaissés le long de l'infrastructure, qui deviennent des « zones tampons inconstructibles, des blancs sur la carte et des vides dans l'espace urbain »⁴⁴.

Ces problématiques de fragmentation de l'espace urbain sont présentes dans les deux cas d'étude : Marseille et Montréal.

À l'entrée de la cité phocéenne, le viaduc autoroutier et les voies de circulation de l'A55 mis en service en 1976, venaient créer une barrière infranchissable entre la ville et le port. Cette barrière était composée en tout de 6 voies de circulation, dont deux en aérien. À cela, il fallait ajouter les 4 voies de stationnement au sol. Cet axe autoroutier longeant le littoral marseillais

⁴² *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jane Jacobs, 1961

⁴³ *Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ?*, Hélène Dang Vu, Décembre 2008

⁴⁴ *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

sur environ 5 kilomètres mesurait plus de 40m de large et par endroits il pouvait atteindre une hauteur de 8m. Ce viaduc autoroutier accompagné de voies de circulation au sol était de plus achalandé par des voies perpendiculaires qui renforçaient les flux automobiles.

Cette frontière physique fracturait donc l'espace entre Marseille et la mer Méditerranée, et entre la ville et son port. La rupture était également symbolique puisqu'aucun usager piéton ou cycliste n'osait s'aventurer pour franchir les multiples voies de circulation. Les quartiers alentour⁴⁵ du 1^{er}, 2^e, 3^e et une partie du 15^e arrondissement situés à proximité du port se retrouvaient éloignés symboliquement de l'espace littoral. La partie au niveau du quai de la Joliette était particulièrement touchée, comme nous le montre la photo ci-dessous.



Figure 19 : L'autoroute urbaine à la fois sur pilotis et au sol dans le cœur de la cité phocéenne
Source : ArchDaily

L'autoroute sur pilotis pour accéder à Montréal était à l'époque composée de 12 voies de circulation, 2 X 3 voies en aérien au centre et 2 x 3 voies au sol de chaque côté du viaduc. Cette porte d'entrée de l'agglomération mesurait 850 m de long, 60 m de large et 8 m de haut par endroits. Cette portion de l'axe Bonaventure était de plus traversée à 7 reprises par des voies de circulation adjacentes. Ces dernières représentaient des enjeux routiers considérables à l'image de la rue Notre-Dame, la rue Wellington ou encore la rue Saint-Jacques composées de 2 x 3 voies.

L'axe Bonaventure ne s'intégrait absolument pas dans le paysage urbain de la ville. Le viaduc autoroutier était considéré comme une barrière



Figure 20 : L'Autoroute Bonaventure fracturant l'entrée sud de Montréal, source : Ville de Montréal

⁴⁵ Noailles, la Joliette, St-Lazare, La Villette, Les Crottes, Arcenc, Belle de Maie, St-Charles, etc.

importante entre les quartiers de Wellington et le Faubourg des Récollets. Cet élément de fracture empêchait la continuité territoriale entre le Vieux Montréal et la partie sud et sud-ouest de la ville. À noter qu'en réalité il existait deux éléments de fracture, l'autoroute et les voies de chemin de fer du Canadian Pacific. Néanmoins, ce second élément posait moins de problèmes du fait d'une certaine porosité.

Dans les deux études de cas, des espaces libres appelés vides urbains se sont développés tout autour des axes de circulation agrandissant davantage l'emprise au sol et renforçant la fracture urbaine.

La seconde défaillance met en avant que ces portes d'entrée composées d'autoroutes urbaines ont été créées dans des logiques monofonctionnelles. Ces axes routiers rapides ont ainsi été surdimensionnés et leur emprise au sol s'étalent sur plusieurs dizaines de mètres. Les voies autoroutières se sont donc imposées sur le tissu urbain préexistant, réduisant par la même occasion l'espace laissé aux autres modes de déplacement. On a privilégié les « performances routières »⁴⁶ et la vitesse, dans une indifférence totale des lieux traversés.

Que cela soit à Marseille ou à Montréal, ces voies d'entrée de ville aux dimensions importantes ne pouvaient être utilisées que par des véhicules motorisés : des voitures, des camions, des autobus, etc. L'espace laissé aux autres modes de déplacements était quasi-inexistant. Contrairement à la rue traditionnelle, accessible à différents types d'usagers : les cyclistes, les piétons, etc., l'autoroute urbaine est elle fermée et inaccessible. Et si bien même ces voies rapides privilégiant la vitesse, étaient accessibles au grand public, il serait particulièrement dangereux de s'y rendre. Ces voies ne permettent donc pas la cohabitation des usages et le développement de nouvelle pratique. L'Homme n'a pas sa place au milieu des voies de circulation, seules les voitures y sont les bienvenues.

Les voies de circulation et les viaducs autoroutiers, ayant des emprises au sol très importantes, construites pour la plupart en béton, ont produit un paysage urbain et minéral peu ouvert et attrayant. Le paysage urbain devient donc purement fonctionnel et « nie ce qui constitue le fondement même de la ville »⁴⁷. Les espaces commerciaux, les squares, les parcs disposés le long des voies de circulation disparaissent peu à peu. Marcel Robert parle même « d'hérésie urbaine » et de « degré zéro de l'urbanité »⁴⁸.

Cela crée donc un espace qui, en plus de fracturer le territoire urbain, n'est accessible que par un seul type d'usager : les automobilistes.

Les photos suivantes illustrent ce monofunctionalisme toujours d'actualité et retranscrivent la configuration d'antan de l'entrée dans les centres-villes de la cité phocéenne et québécoise.

⁴⁶ *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

⁴⁷ *Pour en finir avec les autoroutes urbaines*, Marcel Robert, Février 2008

⁴⁸ *Ibid*

L'image de droite représente la passerelle du littoral, là où l'A55 et l'A7 se rejoignent, juste en amont du centre-ville marseillais. L'image de gauche représente la portion sur pilotis de l'autoroute Bonaventure de Montréal, quelques mètres avant son entrée en centre-ville.



Figure 21 et 22 : L'axe Bonaventure, entrée de Montréal, symbole du monofonctionnalisme autoroutier et la passerelle du littoral congestionnée et accessible uniquement en voiture, source : Ville de Montréal, laprovence.com

La troisième défaillance des axes rapides évoque la dégradation du milieu de vie urbain en entrée de ville, liée à la démocratisation de ces derniers. Les autoroutes urbaines, outre les problèmes de fracture et de monofonctionnalité, ont également dévalorisé et déprécié le cadre et les conditions de vie.

À Marseille et à Montréal, ces deux axes autoroutiers ont tout d'abord entraîné de la pollution visuelle. Dans la cité phocéenne, depuis les quartiers adjacents, la mer et le port n'étaient presque plus visibles. De plus, sur le quai de la Joliette, le viaduc se trouvait au niveau du troisième étage des habitations, bouchant également la visibilité depuis les logements. Dans la métropole nord-américaine, cette infrastructure bloquait les vues inter-quartiers entre Griffintown et le Faubourg des Récollets. À l'époque ces deux quartiers étaient composés de logements de 2 ou 3 étages, ne dépassant pas la hauteur du viaduc autoroutier. Ces grandes infrastructures portaient donc atteinte à « la qualité du paysage »⁴⁹ urbain des métropoles.

Ces autoroutes urbaines entraînaient également des externalités sonores et lumineuses importantes. Ces axes de 4, 6 ou 12 voies, permettant de circuler dans les centres-villes des deux métropoles, étaient très fréquentés et souvent congestionnés. Utilisés de jour comme de nuit, le bruit des moteurs et la lumière des phares des véhicules posaient de sérieux problèmes aux habitants des espaces alentour. À titre d'exemple, à Marseille, le niveau sonore avoisinant les 75 dB(A) par endroit (la zone à risque pour l'oreille humaine se situe à 90B(A)).

Ce fort trafic sur ces voies rapides a également engendré de pollution atmosphérique. En France, près d'un quart des émissions de CO2 dans le milieu urbain est engendré par les transports. Au Québec les chiffres sont similaires voire plus élevés. De plus, selon une étude

⁴⁹ *Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ?*, Hélène Dang Vu, Décembre 2008

britannique, une automobile pollue jusqu'à 1.5 km de là où elle se trouve. Il faut donc imaginer la pollution dégagée par les milliers de véhicules circulant chaque jour sur ces voies dans le centre-ville de Marseille et de Montréal. Les façades des bâtiments alentour, essentiellement des habitations, se noircissaient avec les émissions de gaz d'échappement dégagés par chaque véhicule empruntant la voie.

À titre d'exemple, un riverain du deuxième étage sur le quai de la Joliette, ne voyait pas la mer, alors qu'il se situait seulement à quelques mètres. Néanmoins, il entendait et voyait, de jour comme de nuit, le va-et-vient incessant des automobiles et respirait chaque jour leurs rejets carboniques. La vision est également la même pour la métropole québécoise.



Figure 23 : Passerelle autoroutière en plein centre-ville de Marseille génératrice d'externalités négatives, source : madeinmarseille.net

Enfin, cette dégradation du milieu de vie urbain liée aux grandes pénétrantes urbaines est accentuée par la congestion automobile, qui a rapidement touché les autoroutes urbaines, notamment marseillaise et montréalaise. Dans son ouvrage, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, J. Jacobs écrit que « sur les autoroutes, le flux des voitures est sans cesse entravé par des accidents. Cela devient tellement fréquent que les dépanneurs ont proposé d'utiliser des hélicoptères pour enlever les voitures immobilisées. À vrai dire, en 1900, une voiture à cheval pouvait traverser Los Angeles à peu près à la vitesse que peut atteindre une automobile de nos jours à 5 heures de l'après-midi »⁵⁰.

⁵⁰ *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Jane Jacobs, 1961 et H. Salisbury, *New York Times*



Figure 24 : Dégradation du viaduc autoroutier de Marseille, source : Pierre-Jean Pillonnet

Alors que ces entrées autoroutières faisaient déjà l'objet de vives critiques, elles ont rapidement commencé à se dégrader avec le temps et les flux automobiles incessants. Des fissures apparaissaient au-dessous des ouvrages et parfois même des morceaux de béton se décrochaient. Les photos ci-contre illustrent le viaduc autoroutier de l'autoroute Bonaventure avant sa destruction. Ce dernier ouvert depuis plus de 40 ans et emprunté par des milliers de voitures et poids lourds chaque jour devint rapidement vétuste et dégradé. À Marseille, le viaduc autoroutier était également endommagé et il n'était plus en état de fonctionnement.

Selon Monsieur Alexandre Sorrentino « cette passerelle de l'A55 n'était plus du tout aux normes de sécurité ».

C'était donc ces deux configurations qui permettaient de rejoindre le centre-ville de Marseille et de Montréal. Les entrées de ville des deux agglomérations souffraient donc d'une très mauvaise image à l'échelle urbaine, mais également régionale.

Des configurations d'entrées de ville aux mains d'importants complexes industrialo-portuaire

Les portes d'entrée des métropoles marseillaise et québécoise, déjà confrontées à des contraintes importantes liées aux autoroutes urbaines, se trouvaient sous l'emprise d'un complexe industrialo-portuaire très important. Après avoir porté l'économie des deux villes pendant plusieurs décennies, une grande partie de l'appareil industriel est entrée en crise. La dégradation des sites d'entrées de ville a été accélérée par la perte de vitesse des industries qui occupaient une emprise au sol très importante. Dans les métropoles française et québécoise, ces complexes posaient de nombreuses problématiques : manque d'accès à la mer ou au fleuve, peu de connexion entre quartiers, emprise au sol extrêmement importante, paupérisation des quartiers industriels composés de population immigrée, etc.

Ces deux contextes particuliers et similaires à Marseille et à Montréal vont fortement contribuer à une prise de conscience et une intervention des pouvoirs publics.

La révolution industrielle au XIXe siècle a entraîné une formidable accélération de la croissance économique dans une partie du monde et tout particulièrement à Marseille et à Montréal.

Premièrement, ces deux métropoles en devenir ont joui d'une situation en front de mer ou de fleuve particulièrement propice au développement industriel. Marseille va profiter de sa localisation au bord de la Méditerranée pour se développer, tandis que Montréal va s'appuyer sur le Fleuve Saint-Laurent et l'ouverture en 1825 du Canal de Lachine.

Deuxièmement, Les deux villes ont profité d'une conjoncture économique propice au développement industriel. Donnant directement sur la mer Méditerranée et profitant des relations avec les colonies françaises, la cité phocéenne va jouer un rôle de tremplin pour les marchandises en transit du Maghreb vers la France et l'Europe. À Montréal, « l'abolition du système commercial colonial et de la politique commerciale protectionniste du gouvernement britannique »⁵¹ amènera le Québec et plus largement le Canada à se tourner vers les marchés américains, notamment vers la Manufacturing Belt. Montréal va jouer un véritable rôle de plaque tournante pour les marchandises transitant des États-Unis et plus tard de l'Europe, vers tout le Canada.

Au XIXe siècle, Marseille confirme sa vocation industrielle et avec l'augmentation des échanges, le vieux port devient rapidement étroit. La décision est prise d'étendre et de créer un nouveau port plus au nord, pour plusieurs raisons, notamment la disponibilité du foncier et la proximité avec l'ancien port. Installé sur le flanc nord de la cité phocéenne, ce dernier va pouvoir se développer encore plus rapidement. À cette époque d'immenses quais et bassins sont construits, et les ouvrages existants sont agrandis. Entre 1853 et 1859, 4 immenses bassins sont créés : le bassin de la Joliette, du Lazaret, d'Arenc et Napoléon. Marseille devient ainsi le deuxième port de France et le premier du pourtour méditerranéen.

À Montréal, le Canal de Lachine est élargi par deux fois (entre 1843 et 1848, entre 1873 et 1884) afin de permettre le passage de navires plus gros et atteindre un niveau d'achalandage alors encore jamais atteint. En parallèle, d'énormes travaux sont entrepris pour mettre en service d'immenses plans d'eau facilitant le transit et le chargement des navires : le bassin Peel et le bassin Wellington. Jusqu'en 1945, le Sud-Ouest de Montréal devient alors la plus grande concentration industrielle de tout le Canada.

À Marseille et à Montréal, au vu de cette croissance exponentielle, les usines et entreprises s'empressent de s'installer au bord du port pour jouir de ce dynamisme grandissant. Pour assurer un acheminement continu des marchandises, les deux villes vont s'équiper de multiples lignes de chemin de fer. Celles-ci vont assurer le transport ferroviaire et seront construites directement sur le port. Elles iront parfois même jusqu'au cœur des industries.

Après l'essor du chemin de fer dans les centres-villes, Montréal et Marseille vont se munir de passerelles autoroutières, qui viendront jouer un double rôle : automobile en surface et portuaire au sol. Ces « grands aménagements industrialo-portuaires »⁵² vont ainsi permettre d'acheminer les marchandises par camions.

Par conséquent, à cette période, la taille des complexes industrialo-portuaires était impressionnante car les bateaux passaient la moitié du temps à quai, le temps de décharger, entreposer et réexporter les marchandises. Cette ampleur est également due à l'implantation des industries directement sur le port pour transformer la matière première. Afin d'assurer un service régulier et une production maximale, il fallait donc un linéaire de quai très important et

⁵¹ *Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine, SHM, Christian Thiffault, 2009*

⁵² *Ibid*

un arrière portuaire extrêmement dense et organisé. Monsieur Alexandre Sorrentino a qualifié ce espace arrière portuaire comme un « hinterland structuré, entre la ville et le port »⁵³.

D'immenses bâtiments ont été bâtis à cette époque sur les docks en front de mer ou le long du canal pour traiter les marchandises, à l'image des immenses silos à grains et des entrepôts en hauteur construits à Marseille et à Montréal.



Figure 25 : Silo de Marseille, source : présentation powerpoint Alexandre Sorrentino

Le système industrialo-portuaire de grande ampleur était donc très structuré et installé directement sur la mer Méditerranée ou le Canal de Lachine. Ces parties de Marseille et de Montréal ont « totalement été urbanisées, densifiées et surtout étanchéifiées par rapport au reste de la ville »⁵⁴. C'était une réelle volonté de réserver toute la place possible à l'industrie en plein cœur de ville. Nombreuses sont les villes européennes et nord-américaines qui ont suivi ce modèle à l'époque : Barcelone, Gène, Naples, Detroit, Cleveand, Chicago, etc. La taille des complexes comptait énormément à l'époque, car « l'espace faisait le port et sans espace le port mourait »⁵⁵.

D'abord situés en périphérie des villes, les immenses complexes industrialo-portuaires ont rapidement été rattrapés par l'expansion urbaine des agglomérations en plein essor. Ils ont alors occupé une place centrale, souvent située à proximité du cœur de ville : le Vieux Port de Marseille et le Vieux Montréal.

⁵³ *Propos recueilli par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril dans les locaux d'Euroméditerranée*

⁵⁴ *Ibid*

⁵⁵ *Ibid*

Ces constructions industrielles et portuaires formaient donc une immense barrière physique et psychologique, auxquelles venaient s'ajouter les centaines de mètres de stockage de marchandises et les nombreux navires amarrés. L'accès au port et aux espaces maritimes et fluviaux était totalement bouché. Ces configurations constituaient donc à la fois les portes d'entrée et l'outil de croissance économique des métropoles marseillaise et montréalaise.



Figure 26 : Vue aérienne des anciens faubourgs, du canal de Lachine, du bassin Peel, du viaduc ferroviaire du CN et de la jetée Point-du-Moulin en 1949,
Source : *Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine*, SHM, Christian Thiffault, 2009

Après plus d'un demi-siècle de fort développement et de densification urbaine, les deux complexes industrialo-portuaires connaissent un coup d'arrêt à la fin des années 1960. Ce ralentissement se poursuit jusque dans les années 1980–1990. À Marseille et à Montréal la concurrence internationale, la fin des empires coloniaux et la modernisation et diversification des activités vont totalement changer la donne. L'immensité des complexes industrialo-portuaires n'est plus réellement utile et ils vont totalement être remis en question. Lorsque les ports étaient en pleine croissance au 19^e siècle tout le monde pensait que le développement serait continu et « que de toute façon le port continuerait à croître et n'irait jamais vers une réduction de sa masse »⁵⁶. Or les changements récents sont venus altérer la situation et les complexes industrialo-portuaires ont commencé à décliner. Aujourd'hui avec un linéaire de

⁵⁶ *Propos recueilli par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril dans les locaux d'Euroméditerranée*

quai de 1 500 mètres, on peut traiter plus de 12 000 conteneurs par jour. Les industries vont peu à peu s'exporter et laisser derrière elles d'immenses friches industrielles et urbaines en plein centre-ville.

Ces friches ont notamment touché les espaces autour des bassins, notamment ceux de la Joliette, et d'Arenc à Marseille et de Peel-Wellington à Montréal. L'arrière-port a lui aussi été touché par ce déclin et la fuite des industries. De plus dans la cité québécoise, le déclin sera accentué par la fermeture du Canal de Lachine en 1970. Ce dernier représentait la principale porte d'entrée pour accéder aux Grands Lacs et aux villes industrielles d'Amérique du Nord.

Cet « outil industriel brillant, bien conçu et très fonctionnel du 19^e »⁵⁷ a rapidement évolué en se repliant sur lui même et laissant place à une « ghettoïsation du port sur la ville »⁵⁸. Dans un contexte de fermeture des usines et de déclin du port, les quartiers centraux se sont rapidement retrouvés envahis par une vague de pauvreté. Ces quartiers d'entrée de ville industrialisées étaient majoritairement peuplés par des immigrés, en provenance du Maghreb pour Marseille et notamment d'Irlande pour Montréal. Ces populations déjà précaires se sont retrouvées sans emploi et sans revenus pour survivre.

Les 1^{er}, 2^e et 3^e arrondissements de Marseille, et les quartiers montréalais de Griffintown, du Faubourg des Récollets, de la Petite-Bourgogne, de Saint-Henri, de Pointe-Saint-Charles ou encore de la Cité du Havre, considérés comme les berceaux de l'industrie, se sont retrouvés à la limite de l'abandon, à la fin des années 1970. Dans la cité québécoise, afin d'illustrer ces quartiers en déclin, surpeuplés et insalubres, l'architecte Christin Thiffault désigne ces espaces comme étant « à l'ombre de la montagne »⁵⁹ (la montagne représentant le Mont-Royal). Malgré quelques différences de composition et particularités physiques (la mer Méditerranée et le fleuve Saint-Laurent), Marseille et Montréal ont fondé leur développement sur l'industrie et le port, qui ont totalement transformé leur centre.

Les sites d'entrée de villes étaient donc sous l'emprise à la fois des autoroutes urbaines en pleine crise et d'un complexe industrialo-portuaire sur le déclin. L'image des portes d'entrée des deux agglomérations était particulièrement dégradée, polluée et composée de quartiers industriels populaires. Les vues sur la mer, l'accès aux berges, le transit inter-quartiers n'étaient absolument pas facilités avec la configuration de l'époque.

L'intervention des pouvoirs publics pour transformer les entrées de villes s'est donc fait dans ce même contexte à Marseille et à Montréal. Les deux métropoles vont décider de mener des actions pour revaloriser leurs entrées et vont notamment retravailler les voies pour accéder au centre-ville.

⁵⁷ *Propos recueilli par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril dans les locaux d'Euroméditerranée*

⁵⁸ *Ibid*

⁵⁹ *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine, Christin Thiffault, 2009*

2.3 Une infrastructure routière reconfigurée, mise en place de deux manières différentes, pour réconcilier les voies rapides avec la ville

Malgré les critiques et effets néfastes, « les grandes infrastructures autoroutières demeurent un levier important du fonctionnement et de l'accessibilité des territoires à l'échelle locale », notamment des centres-ville. Les infrastructures autoroutières et l'automobile continuent de jouer un rôle très important dans les déplacements du XXI^e siècle. Les rocade, contournements ou autres autoroutes urbaines continuent de voir le jour. La voiture se démocratise et devient un bien individuel et les ménages français et québécois possèdent un ou plusieurs véhicules dans leur garage. On assiste également à un éclatement entre les lieux d'emplois, localisés dans les centres-villes et les espaces résidentiels, implantés dans le périurbain (modèle de la maison individuelle). Le rôle des infrastructures routières ne peut donc pas être totalement exclu de l'entrée des villes, en revanche leur configuration peut être repensée.

Dans une période de hausse des coûts liés à la construction des voies urbaines rapides, d'optimisation de l'espace dans le milieu urbain, de l'importance du cadre de vie, les pouvoirs publics vont davantage mettre l'accent sur le recyclage et le détournement des infrastructures routières déjà en place. Cette reconversion et mutation des axes autoroutiers en entrée de ville va donner naissance à des voies dites durables, appelées boulevards urbains.

Avec pour objectif principal de repenser les entrées de ville des métropoles marseillaise et montréalaise, les pouvoirs publics vont s'attaquer à la transformation du lourd héritage autoroutier. Cette métamorphose des voies urbaines rapides sera ainsi assimilée à l'élément déclencheur du renouveau des entrées de ville, beaucoup plus apaisées, et permettant de ramener une certaine urbanité dans les centres-villes. Marseille et Montréal vont ainsi, chacune à leur manière, se lancer dans la réflexion de projets routiers nouvelle génération.

Un établissement public d'aménagement et une initiative municipale

Sous l'emprise à la fois des autoroutes urbaines et d'un immense complexe industrialoportuaire, Marseille et Montréal ont forgé leur identité dans un même contexte. Les deux agglomérations ont également le même objectif final, à savoir transformer et valoriser leur entrée de ville en proposant un boulevard urbain innovant.

Pour arriver à leur fin, les métropoles européennes et nord-américaines vont mettre en place le projet de manière similaire. La façon de construire le projet, l'institution qui le portera et les différents objectifs de ces actions urbaines sont quelque peu semblables entre les deux métropoles.

Les deux projets de boulevard urbain des métropoles marseillaises et montréalaises vont s'incarner dans une initiative de grande ampleur. Les deux villes proposent des projets de rénovation urbaine d'une partie de leur périmètre communal. La cité phocéenne évoque donc le projet Euroméditerranée et la cité québécoise imagine la transformation du Havre de Montréal.

Ces deux initiatives inédites sont intervenues dans un contexte délicat. Marseille connaît une période difficile à la fois sur le plan économique, démographique, colonial, social et urbain. Montréal connaît elle une période de ralentissement économique, notamment dû aux récessions récentes.

Les premières victimes ne sont autres que les anciennes places fortes de l'âge d'or du port, les quais Joliette ou d'Arenc à Marseille et les bassins Peel-Bridge-Wellington à Montréal. Les infrastructures autoroutières sont également touchées et se dégradent rapidement. Autrement dit, l'entrée des deux métropoles sont en piteux état et s'inscrivent parfaitement dans ce contexte de déclin généralisé.

Pour mettre en place son projet, la ville de Marseille s'est donc appuyée sur un outil très puissant, un établissement public d'aménagement piloté par l'Etat : Euroméditerranée ou EPAEM. L'EPA de 310 ha a ainsi été créée en 1995 via un décret du premier ministre : Edouard Balladur. Le projet a été prolongé en 2007 avec l'acte 2, qui étend le périmètre de 170 ha. Il porte donc le périmètre d'intervention à 480 ha.

En temps normal les projets de plus petite ampleur sont menés par les collectivités locales. Mais lorsque l'initiative prend de l'ampleur et devient stratégique, l'Etat décide d'intervenir pour orienter et participer au financement. Dans ce cas relativement rare, on parle d'une opération d'intérêt national (OIN). Ce dispositif n'empêche néanmoins pas les autres collectivités de prendre parti au projet, bien au contraire elles sont tout aussi influentes. La commune, la métropole, le département, la région, voire l'Europe participent aux décisions. L'EPA Euroméditerranée va ainsi « permettre à tous ces acteurs de travailler ensemble, de s'entendre »⁶⁰ et de coordonner les interventions d'aménagement. Il se positionne donc comme le maître d'ouvrage.

Le projet d'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée est une configuration originale et unique en Europe.

L'idée directrice d'Euroméditerranée est ainsi de « redonner un rayonnement métropolitain à la 2^{de} ville de France et affirmer sa position géostratégique d'interface entre l'Europe et la Méditerranée »⁶¹.

L'immense projet marseillais a donc fixé quatre grandes orientations, toutes en lien avec la création du boulevard urbain permettant l'amélioration de l'entrée de la ville. La première orientation propose d' « étendre le centre-ville vers le nord en liaison avec les quartiers périphériques »⁶². Elle entend mettre en œuvre un centre-ville sensiblement plus grand, qui englobera et permettrait d'améliorer les quartiers alentour. Cet agrandissement se fera via le boulevard Euroméditerranée.

La seconde espère « promouvoir le rayonnement métropolitain »⁶³ du projet et la cité phocéenne à travers de nombreuses réalisations et notamment le boulevard Euroméditerranée.

⁶⁰ *Brochure Euroméditerranée : rapport d'activités, 2016*

⁶¹ *Ibid*

⁶² *Ibid*

⁶³ *Ibid*

La troisième orientation a pour objectif d' « assurer la mutation de ce secteur dégradé en créant un quartier attractif garantissant la mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transports »⁶⁴. Ce point entend donc revaloriser le secteur et donc l'entrée de ville en offrant un espace accessible à tous les usagers. Cette action entend également modifier l'offre et la qualité des transports, et notamment les déplacements routiers. Enfin la dernière orientation est de « traiter l'interface entre la ville et le Port »⁶⁵. Cette opération espère recréer du lien entre deux espaces essentiels de Marseille et l'outil qui remplira cette mission sera le boulevard urbain.

Le nouvel axe routier en front de mer représente donc une réelle épine dorsale du projet Euroméditerranée.

Pour mener à bien le projet urbain et faciliter les travaux, Euroméditerranée a privilégié la mise en place de 4 vastes périmètres d'aménagement cohérents, les Zones d'Aménagement Concerté. Cet outil permet à l'institution « d'acheter des terrains, de les aménager, de les construire et de les équiper »⁶⁶. Le boulevard urbain est lui implanté dans la ZAC Cité de la Méditerranée, mais influence également la Joliette. Les deux principaux objectifs de cette ZAC étaient de « développer les équipements en front de mer » et de « transformer la silhouette de la ville ». Le boulevard urbain Euroméditerranée semble l'outil idéal pour répondre à ces objectifs.



Figure 27 : Carte de localisation des différentes ZAC du projet Euroméditerranée, Source : euromediterranee.fr

⁶⁴ Ibid

⁶⁵ Ibid

⁶⁶ Ibid

À Montréal, les choses se sont déroulées de manière un petit peu différente. La mise en place du projet Bonaventure est une initiative de longue haleine qui a nécessité de nombreux pourparlers.

Une structure chargée de définir une stratégie d'aménagement partagé : la Société du Havre de Montréal ou SHM est créée en 2002 et publie deux ans plus tard *Le Havre de Montréal Vision 2025 : La ville et son fleuve, une proposition pour l'avenir*. Ce document avait pour objectif de mener des actions urbaines sur tout le territoire du Havre. Il comprenait de multiples projets tels que la création d'un tramway, la mise en valeur du patrimoine industriel, la création d'espaces verts, la transformation de l'autoroute Bonaventure, etc. Un an après, en 2005, la SHM est engagée pour la réalisation du Projet Bonaventure par la Ville de Montréal. À l'image de Marseille, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure devait constituer « la pierre angulaire »⁶⁷ de la vision du Havre 2025. De base il devait se constituer en 3 phases et s'étendre bien au-delà de l'entrée de ville de Montréal. Néanmoins, seule la première phase sera réalisée, celle que nous connaissons aujourd'hui.



Figure 28 : Carte de localisation des 3 phases du projet Vision du Havre de Montréal 2025, Source : mtlurbl.com

Les propositions faites par la Société du Havre de Montréal pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, sur la portion d'entrée de ville, ont très mal été reçues par la population locale et la municipalité. Deux éléments posaient problème, le premier était la construction de l'îlot central avec des tours à condos et bureaux de plusieurs étages. Le second était de faire passer le corridor réservé aux autobus, se rendant à la gare routière, dans une rue résidentielle parallèle au projet ; le corridor Dalhousie.

⁶⁷ Montréal, *Projet Bonaventure, La ville après l'autoroute : études de cas, IAU Ile-de-France, Paul Lecroart, et Léa Maisonneuve, Mars 2016*

De plus quasiment aucune consultation n'avait été menée auprès des citoyens dans ce premier projet. La population avait été mise au courant, mais il n'y avait pas eu de réelle consultation publique.

Enfin, en novembre 2012, accusée de corruption, le maire de l'époque, Gérard Tremblay démissionne. Il est remplacé par une coalition politique qui décide en janvier 2013 de retirer tous les mandats attribués à la Société du Havre de Montréal, accusé notamment d'un manque de transparence sur les financements du projet.

Après ce fiasco et des millions de dollars dépensés, la ville annonce que la SHC a été démise de ses fonctions et que leur proposition de plan ne sera pas réalisée. Après plusieurs débats, un changement de maire et un quasi-abandon du projet, la ville relance le « Bonaventure Expressway ». En janvier 2013, le maire de Montréal, Michael Applebaum, déclara ; « c'est la ville qui est maintenant le maître d'œuvre dans le projet Bonaventure, nous avons toute l'expertise pour faire le travail ». La conseillère de ville du district de Griffintown, Véronique Fournier, s'en félicite et a estimé qu'avec « l'abandon du corridor d'autobus, la planification de Griffintown et l'abolition de la SHM, la Ville reprend enfin un leadership sur ce secteur, qui est névralgique à Montréal ». Après cette reprise en main forcée par la Ville de Montréal, un deuxième projet de transformation de l'Autoroute Bonaventure en boulevard urbain a vu le jour. Avec l'abandon des plans du SHM et la mise en stand-by de la vision du Havre 2025, ce nouveau projet ne s'inscrit plus dans une démarche globale, mais bien une initiative locale. Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure constituait, à l'origine, « le moteur d'une stratégie de longue haleine de régénération urbaine du grand territoire du Havre de Montréal »⁶⁸. Néanmoins, à l'heure actuelle seul le réaménagement de l'autoroute figure dans les plans. On ne parle plus de la vision Havre de Montréal, mais uniquement du Projet Bonaventure. À noter que d'autres initiatives autour du boulevard urbain sont au programme, mais l'idée directrice d'ensemble du Havre de Montréal est pour le moment mise de côté.

Dans cette vision locale portée par la Ville de Montréal, la municipalité a ainsi dû, avant de mettre en place un plan d'action pour la transformation de l'autoroute Bonaventure, convaincre les deux gouvernements propriétaires des portions en amont et en aval du projet.

Le gouvernement fédéral propriétaire du Pont Champlain ainsi que d'une portion de l'autoroute Bonaventure située en amont du projet a pris la décision de refaire toute sa portion d'autoroute sur pilotis, mais de ne pas changer la forme ni la fonction de cet axe. Au Canada, toutes les infrastructures routières situées au-dessus de l'eau sont du ressort du gouvernement canadien.

En aval du projet, l'autoroute Ville-Marie ou A 720 est la propriété du gouvernement provincial du Québec. Cet axe n'a fait l'objet d'aucun remaniement puisqu'il est souterrain.

Enfin, la portion ayant fait l'objet d'une intervention, entre l'A720 et la section fédérale de l'Autoroute Bonaventure appartient à la Ville de Montréal. C'est précisément ce morceau qui a fait l'objet d'importants travaux.

Contrairement au gouvernement fédéral, la municipalité a refusé de rénover l'autoroute sur pilotis et a décidé d'innover en proposant un axe d'une nouvelle génération : un boulevard

⁶⁸ *Montréal, Projet Bonaventure La ville après l'autoroute : études de cas, Paul Lecroart, Léa Maisonneuve, mars 2016*

urbain. Après de multiples échanges et rencontres avec le Ministère des Transports Québécois (MTQ) et la société fédérale des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI, filiale de l'État fédéral canadien) la décision a été prise de rabattre l'autoroute au sol.

Pour la version finale du projet, c'est donc la Ville de Montréal qui s'est chargée de tout superviser, planifier et mettre en place. À l'exception de quelques firmes d'architecture et d'urbanistes qui sont intervenus pour réaliser des études environnementales et de faisabilités. La réalisation a été confiée quant à elle à des constructeurs après avoir remporté l'appel d'offres. Néanmoins la décision finale est toujours revenue à la ville.

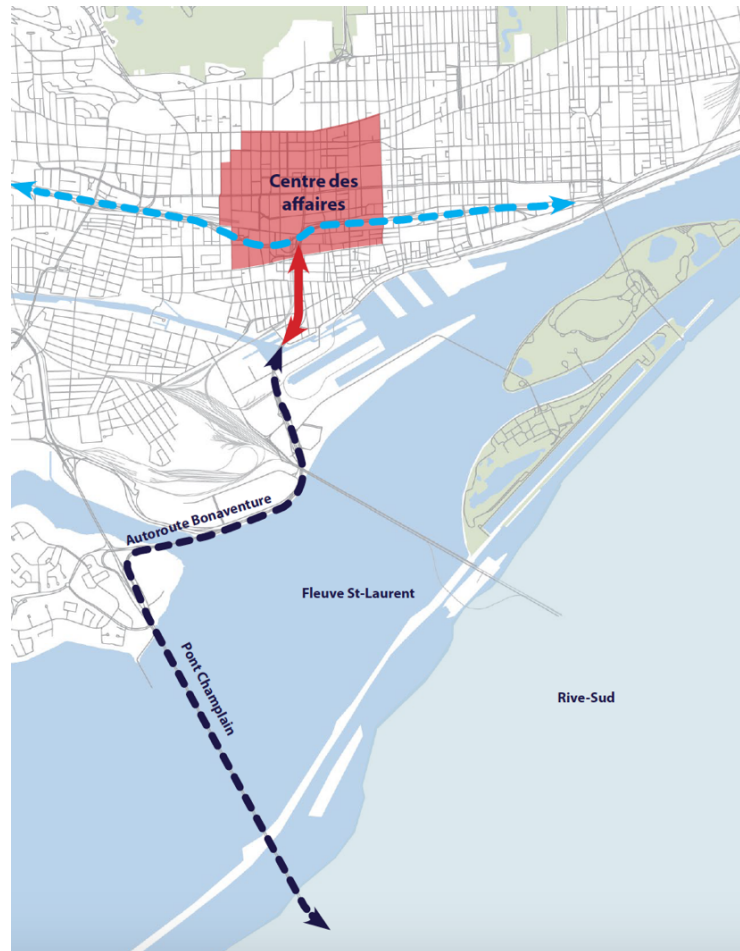


Figure 29 : Plan pour localiser les différents propriétaires des portions d'autoroute, Source : Ville de Montréal

Dans l'élaboration de cette phase deux du projet, la consultation et les citoyens ont cette fois-ci joué un rôle fondamental. Celle-ci s'est faite par des soirées d'information, la rencontre des résidents et des entreprises locales, des communiqués, des discussions et la mise en place d'activités lors de l'inauguration. Toutes ces initiatives ont été réalisées par l'Office de Consultation Publique de Montréal ou OCPM. C'est un organisme créé afin « d'assurer un processus de concertation public crédible et transparent »⁶⁹.

Ce projet a fixé trois objectifs principaux :

- créer une entrée de centre-ville prestigieuse, fonctionnelle et conviviale en développant les mobilités sûres et durables
- favoriser le retissage des quartiers adjacents
- soutenir le développement urbain et immobilier

Les deux projets sont donc anciens et ont beaucoup évolué au fil du temps. Plusieurs versions ont été imaginées, ce qui a influencé les visions finales.

⁶⁹ ocpm.qc.ca

Le projet Euroméditerranée, initié officiellement en 1995, a en réalité débuté de nombreuses années auparavant. Le Rapport mission Masson de 1993 posait déjà les grandes bases du projet marseillais. Dans ce rapport il avait même été question d'installer la gare TGV sur la Joliette, à l'emplacement actuel des terrasses du port. L'objectif était de faire arriver le TGV sur le port. Au départ le tracé du tramway devait se faire sur l'axe Euroméditerranée, mais finalement cette idée sera annulée pour « rendre le boulevard aux piétons »⁷⁰. Le projet du boulevard urbain et plus largement Euroméditerranée ont beaucoup évolué avec le temps. Toutes les anciennes esquisses ont néanmoins servi de base. À titre d'exemple, le « Projet Heger » imaginé dans les années 1990 et inspiré de Montréal avait pour but de « tout faire passer sous le Vieux Port, la circulation, les parkings et même les boutiques ». Finalement ce projet a été avorté, mais l'idée d'enfouir la circulation a elle été conservée. Le boulevard a lui été dessiné en 1998, soit 3 ans après le début du projet et les idées ont évolué pour arriver à l'axe que l'on connaît aujourd'hui.

L'idée de réviser l'entrée de ville de Montréal et de transformer l'autoroute Bonaventure n'est pas un projet récent puisqu'il figurait déjà dans les plans d'urbanisme de 1992 et 2004. Les visions et plans imaginés en 2005 par la Société du Havre de Montréal n'ont pas totalement été oubliés. Après sa déviation, le couloir de bus a été conservé. Les dimensions de l'architecture de la voie ont également, en partie, été gardées dans la version finale du projet. Néanmoins la construction de l'îlot central composé de buildings de plusieurs dizaines d'étages a elle été abandonnée. Le boulevard Robert Bourassa a ainsi été dessiné en 2013, s'inspirant des idées passées.

À Marseille, après de nombreux pourparlers et évolutions de projets, les travaux débutent en 2008 avec la démolition de la passerelle autoroutière de l'A55 et la construction du boulevard. En 2009, les grands chantiers sur l'espace du J4 démarrent (MuCEM, Villa Méditerranée). En 2012 l'aménagement des grands équipements, notamment celle du J4 débute.

Le boulevard du Littoral ouvre ses portes en Juin 2013, la même année où elle avait été désignée comme Capitale Européenne de la Culture. Il sera rebaptisé par la suite Boulevard Euroméditerranée. Lors de l'inauguration, les grandes personnalités politiques sont présentes telles que Guy Teissier, président de MPM et ancien président d'Euroméditerranée, Martine Vassal, représentant la Présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le maire du secteur, Lisette Narducci ainsi que le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin.



Figure 30 : Inauguration le 20 Juin 2013 du boulevard Euroméditerranée, source : destimed.fr

⁷⁰ *Propos recueilli par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril dans les locaux d'Euroméditerranée*

À Montréal, les travaux d'infrastructures ont débuté en 2011 avec la mise à niveau des réseaux souterrains. Les travaux de démolition, la construction des rampes et du boulevard commencent



eux en 2015. Début 2017, la ville aménage les lieux publics et l'îlot central.

En septembre 2017, l'ancien maire de Montréal Denis Coderre marche sur les traces de son prédécesseur, qui, il y a 40 ans quasiment jours pour jours inaugurerait l'autoroute Bonaventure. Par la suite, l'axe sera rebaptisé Boulevard Robert-Bourassa en l'honneur de l'ancien Premier ministre québécois.

Figure 31 : Monsieur Coderre, alors actuel maire de Montréal lors de l'inauguration finale du Boulevard Robert Bourassa en septembre 2017, source : destimed.fr, lapresse.ca

Initiés d'une manière similaire, les deux projets de boulevard urbain devaient s'inscrire dans un concept global d'aménagement. Malheureusement la cité québécoise a dû abandonner sa vision du Havre de Montréal, pour de multiples raisons et s'est donc uniquement concentrée sur le projet Bonaventure. À Marseille, Euroméditerranée a su résister et guider les démarches de mise en place du projet de boulevard urbain tout en menant d'autres actions en parallèle. Au final le projet marseillais s'est donc inscrit dans une vision de réaménagement de l'ensemble du centre urbain, alors qu'à Montréal l'action de transformation de l'entrée de ville s'est inscrite dans une démarche locale, ciblée sur l'axe routier.

De plus, la grande différence qui résulte dans la mise en place des deux actions, est que le projet Bonaventure n'a que très peu été supervisé par l'État ou la Province. La municipalité de Montréal a dirigé seule les démarches, particulièrement après l'échec de la Société du Havre de Montréal. La commune québécoise, au même titre que l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, s'est donc retrouvée maître d'œuvre du projet. Au contraire à Marseille, c'est l'État après avoir décrété qu'il s'agissait d'une opération d'intérêt national, qui a impulsé et encadré le projet en créant l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée.

Malgré la complexité de ces deux initiatives d'ampleur, les projets sont bels et bien sortis de terre et ont été inaugurés en 2013 à Marseille et en 2017 à Montréal.

Les prémices d'un nouvel objet : « la route durable »⁷¹

Les nombreuses critiques des autoroutes urbaines en entrée de ville, comme un élément de fragmentation, conditionné par des logiques monofonctionnelles et accusé de dégrader le milieu urbain, ont conduit à imaginer un nouveau référentiel. Cette idée sous-entend donc de reconsidérer la notion même de voirie.

Dans les années 1970, les premières réflexions qui émergent se concentrent sur l'insertion environnementale et paysagère des infrastructures. La notion de route durable monte en puissance et rentre peu à peu dans les mœurs des municipalités et des constructeurs.

À Montréal, le tronçon Bonaventure de 47 000 tonnes, 8 mètres de haut et 800 mètres de long, démoli pendant l'été 2015, a été réutilisé à 95 % pour la réalisation du nouveau boulevard urbain. L'ancien axe a ainsi permis d'économiser près d'un demi-million de dollars « en transport, en achat de matériaux neufs et en élimination des anciens plans d'autoroute démolis »⁷².



Figure 32 : La démolition de l'autoroute Bonaventure sur pilotis, Source : Ville de Montréal

La route durable entend également prendre en compte l'opinion publique en amont, dans la phase de développement du projet routier. Ainsi, les procédures de concertation et de débats publics se multiplient.

À Montréal, suite aux débâcles du premier projet soumis en ayant réalisé les démarches de manières unilatérales en informant la population une fois les plans terminés, la municipalité a décidé de reprendre la main sur le projet Bonaventure. En 2013, elle décide de rectifier le tir et de se préoccuper du sort de la population locale. Pour ce faire, la Ville de Montréal mène donc en partenariat avec l'Office de Consultation Publique de Montréal plusieurs actions afin d'informer, mais surtout d'impliquer les Montréalais.

À titre d'exemple, plusieurs points mettent en avant que la consultation a porté ses fruits. Le corridor de bus sur la rue Dalhousie qui devait passer dans un quartier résidentiel a finalement été annulé après consultation des riverains. La population locale s'opposait également à la

⁷¹ Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

⁷² Journaldemontreal.com

construction de l'îlot central qui aurait reproduit l'erreur faite il y a plus de 40 ans avec la construction de l'autoroute Bonaventure. Encore une fois, leur demande a été retenue et l'îlot central a été aménagé comme un espace public. Les résidents ainsi que la municipalité souhaitaient une réduction de la circulation automobile. Après consultation, la Ville de Montréal a décidé de réduire le nombre de voies de circulation. Enfin, lors des consultations publiques, la population locale s'est plainte d'un manque d'espaces publics et d'aires de jeux proches de leur lieu d'habitation. Après réflexion, la municipalité a décidé de créer sur l'îlot central un immense espace récréatif.

À partir des années 1980, un second niveau de réflexion est imaginé portant sur la volonté de reconnecter la ville et la voirie. Des urbanistes, des ingénieurs et des architectes se lancent dans des réflexions qui participent à un changement de paradigme souhaitant mettre les routes et autoroutes urbaines au service de la ville, et non l'inverse comme c'était le cas jusque dans les années 1960-1970. De plus ces pensées des années 1980 tentent d'améliorer l'urbanité dans les centres des agglomérations traversés par des voies autoroutières. À cette période-là, on assiste à l'amorce d'une nouvelle conception ville voirie.

Cette nouvelle vision s'est traduite par la multiplication des expérimentations de projets routiers, associant urbanisme et transport. Le modèle qui s'est très largement imposé dans le monde ces dix dernières années est le boulevard urbain. Il s'est directement inspiré des principes d'aménagement des deux plus célèbres expériences alliant ville et voirie : le parkway américain et las rondas espagnoles.

Le premier modèle inspirant, le parkway, né au Etats-Unis au XIXe siècle, puis repris en France par Jean-Claude-Nicolas Forestier sous le nom « d'avenue parc » se définit comme « une voie publique de large emprise associant de façon variable circulation à vitesses différenciées et espaces végétaux »⁷³. Ce modèle principalement présent sur le réseau inter-urbain qui supporte des flux quotidiens importants a pour mission de « rendre la route plus humaine en épousant fidèlement le terrain »⁷⁴. Tout en respectant les proportions routières, le parkway « valorise la mixité des modes de déplacements, cherche à associer les différentiels de vitesses et réintègre la voie dans son environnement par des aménagements de type alignements d'arbres, promenades piétonnes, etc. »⁷⁵.

Le second modèle qui a inspiré le boulevard urbain est celui de Las Rondas de Barcelone. Ce périphérique urbain apparu juste avant les Jeux Olympiques de 1992 était une réelle révolution. L'axe « permettant de remettre de l'urbanité dans la voirie »⁷⁶ fait le tour de la métropole Catalane. Sa particularité est qu'il se compose de différentes portions adaptées aux multiples contextes locaux. Selon la portion où l'on se trouve, le nombre de voies, leur position, leur

⁷³ « Le parkway, de l'extension urbaine aux connexions métropolitaines », COHEN J.-L., 1995, *Projet Urbain n°8*, DAU/MELT, 15 p.

⁷⁴ « Espace, temps, architecture », GIÉDION S., Éditions Denoël, 2004, 544 p

⁷⁵ *Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse*, Émilie Clair, Février 2015

⁷⁶ *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* Stéphanie Leheis, Laura Ziliani

hauteur, leur largeur, les aménagements paysagers et sécuritaires juxtaposés, le nombre de sorties, la place laissée aux modes doux et aux transports en commun varient. Ce projet est une réussite et n'est absolument pas perçu comme un périphérique autoroutier, mais plus comme un axe de contournement agréable. Ces nombreuses caractéristiques innovantes ont fait de Las Rondas une référence en la matière, et bon nombre de procédés ont ainsi été réutilisés pour la réalisation du modèle de boulevard urbain.

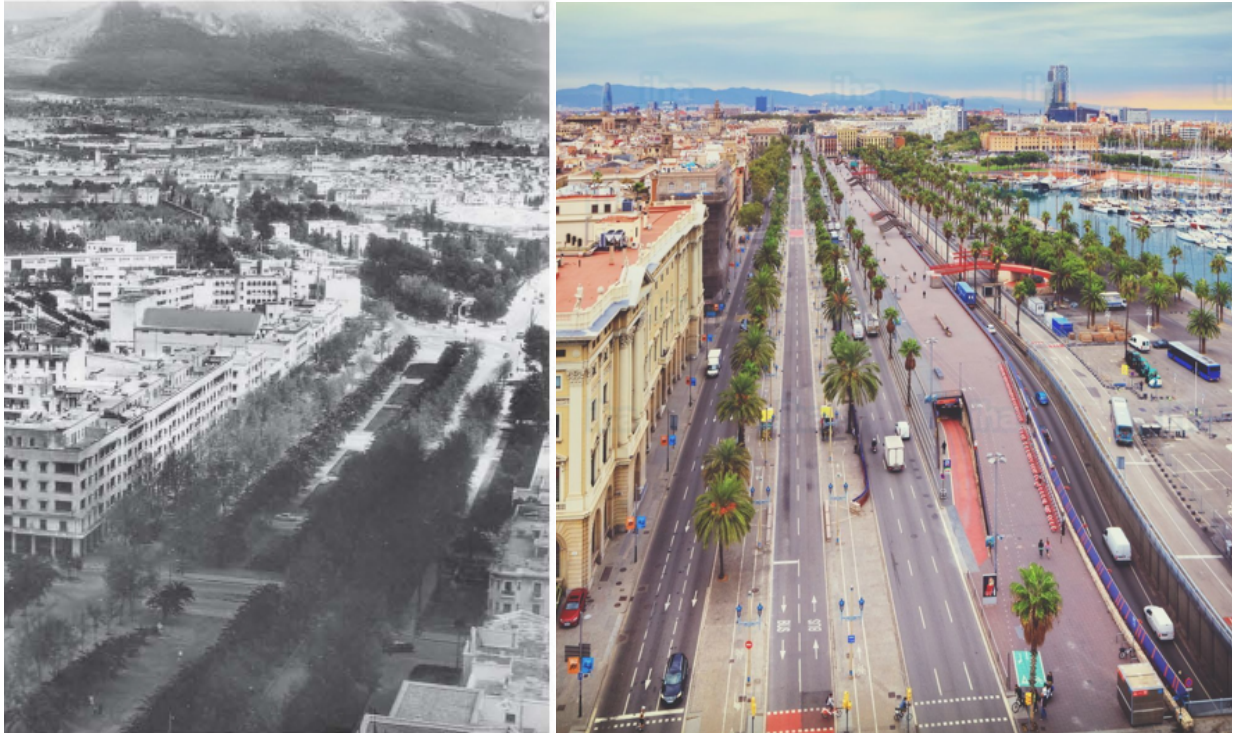


Figure 33 et 34 : L'avenue-parc de Jean-Claude Nicolas Forestier à Fes au Marco, une portion du bord de la mer de Las Rondas de Barcelone

Source : Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956), Charlotte Jelidi, 2012, mediambient.gencat.cat, iha.fr

S'inspirant directement de ces deux modèles précurseurs et innovants, le boulevard urbain représente aujourd'hui « l'archétype de la route durable »⁷⁷.

Enfin, dans les années 2000, un troisième niveau de réflexion sur la route durable émerge, l'usage de la voirie. Cette pensée, plus récente, est née suite à des conflits d'usage. La question du partage de la voie se pose donc. Cette répartition équitable ne peut se faire que par la cohabitation des habitants et des usagers automobiles. Le cloisonnement de chaque fonction réalisée sur les voies est donc à exclure. À titre d'exemple, en France en 2005, ces pensées s'inscrivent dans un programme de recherche intitulé « une voirie pour tous », initié par le Conseil National des Transports.

⁷⁷ « Trafics en ville : L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité », WACHTER S., Éditions Recherche, 2004, 163 p.

La route durable, qui entend améliorer l'insertion environnementale et paysagère, imaginer une reconnexion entre la ville et la voie, et repenser l'usage de la voirie, a donc trouvé son meilleur représentant : le boulevard urbain.

Ce type de route a pour mission selon Wachter d' « administrer la preuve d'une conciliation réussie entre l'écoulement des trafics, la cohabitation entre les modes de déplacements, la requalification de l'espace public et la valorisation foncière et immobilière »⁷⁸. De plus, le boulevard peut être affecté à différentes échelles de la ville et participer « autant à la régénération d'un quartier qu'à la structuration du développement urbain »⁷⁹.

D'après ces définitions, l'urbaniste française Geneviève Dubois-Taine voit le boulevard urbain comme le moyen « de proposer un bout de ville qui donne sens à la ville »⁸⁰.

Enfin, si l'on se réfère aux éléments de recherches proposées par le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) : « Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine »⁸¹. Cette explication embrasse donc les concepts de la route durable et se superpose bien aux propos évoqués précédemment par les chercheurs au sujet du boulevard urbain.

Avec le succès de ce nouveau référentiel, les réalisations de boulevard urbain se multiplient ainsi à travers le monde, aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe et même en Asie de l'Est. De nombreuses métropoles ont osé franchir le pas depuis une dizaine d'années. Toutefois, ce modèle, facilement reproductible dans le monde entier, doit également s'adapter aux problématiques et contextes urbains dans lequel il s'implante.

Cette route durable ou boulevard urbain a aujourd'hui, dans le contexte actuel, pour mission de refonder les entrées de ville, et d'en faire des vitrines modernes adaptées à leur temps. C'est pourquoi Marseille et Montréal ont décidé de s'emparer de ce modèle et de l'adapter dans leur propre contexte urbain.

Les deux métropoles, ayant le même objectif final de revaloriser leur entrée de ville à l'aide d'un boulevard urbain, ont suivi une logique de mise en place quelque peu similaire. Au départ, Marseille et Montréal ont imaginé deux visions d'envergure pour réaménager tout leur centre-ville. Dû à de multiples complications la métropole québécoise a dû réduire ses ambitions et se

⁷⁸ « Trafics en ville : L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité », Wachter. S., Éditions Recherche, 2004, 163 p.

⁷⁹ *Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse*, Émilie Clair, Février 2015

⁸⁰ Dubois-Taine. G., « Les boulevards urbains : Contribution à une politique de la ville », Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1993, 175 p.

⁸¹ *Les boulevards urbains Des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation*, Fiche 28, page 1, Janvier 1998

concentrer sur le projet Bonaventure. Marseille a elle réussi à mener à bien son immense projet impulsé par l'État, dans lequel le boulevard Euroméditerranée s'inscrit. Dans les deux cas, ces réaménagements d'entrée de ville ont été le fruit de nombreuses années de réflexion et d'esquisses qui ont influencé le projet final.

Pour mener à bien leur réalisation, Marseille et Montréal se sont inspirées d'un nouveau référentiel : la route durable. Cette dernière prône une meilleure insertion des voies dans le paysage urbain, imagine une réconciliation entre la ville et la voie et entend repenser les usages de la voirie. Cette route durable est aujourd'hui incarnée par les boulevards urbains. Ce nouveau type de voie permettant de réaménager les entrées de ville se développe peu à peu dans les métropoles mondiales.

À travers cette seconde partie, nous avons vu que les deux métropoles ont été touchées par une vague de développement majeur pendant les 30 glorieuses. En Europe ou au Canada, cet élan de modernité a entraîné l'essor automobile ainsi que la construction et la mise en service de multiples voies autoroutières, qui entraient jusque dans les centres des agglomérations. Les portes d'entrée de Marseille et Montréal ont donc subi à cette époque des changements morphologiques et techniques considérables.

Par la suite, le contexte dans lequel se trouvaient les entrées de ville de Marseille et Montréal avant leur transformation était similaire. Les portes des agglomérations étaient donc sous l'emprise à la fois des autoroutes urbaines en pleine crise et d'un complexe industrialo-portuaire sur le déclin. C'est dans ce cadre-ci que les pouvoirs publics ont décidé d'intervenir pour revaloriser et métamorphoser ces deux portes d'entrée métropolitaines.

Enfin, la manière dont Marseille et Montréal se sont saisies de la question des transformations urbaines d'entrée de ville est semblable. Les deux projets de départ imaginaient mener des actions urbaines dans tout le centre-ville. Marseille, portée par l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée a su transformer son entrée de ville tout en menant d'autres projets d'aménagements. Montréal quant à elle, suite à des complications, a dû revoir à la baisse ses ambitions et uniquement se concentrer sur la transformation de son entrée de ville. Dans les deux cas, les métropoles se sont inspirées du concept de la route durable. Marseille et Montréal ont ainsi pu ouvrir au grand public leur boulevard urbain respectif en 2013 et en 2017.

Après s'être penchées sur la question du contexte, la seconde partie, se concentrera davantage sur les deux infrastructures française et québécoise. L'objectif de cette partie va être d'analyser le terme de boulevard urbain devenu générique, à travers l'étude de deux utilisations et modes d'implantations différents entre les métropoles marseillaise et montréalaise.

Partie III : Le Boulevard Urbain : un concept séduisant appliqué aux métropoles marseillaise et montréalaise pour deux architectures de voies et implantations différentes

Cette troisième et dernière partie vise à analyser les deux manières dont ont été conçus les boulevards urbains d'entrée de ville de Marseille et Montréal. Les façons de concevoir ces nouveaux types d'infrastructures routières diffèrent entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Afin de transformer ces portions essentielles des métropoles, deux éléments ont été pris en compte. Le premier est la nouvelle configuration de la voie permettant de reconsidérer la place offerte aux différentes mobilités : l'automobile, les transports en commun et les déplacements doux. Le second concerne l'agencement des espaces publics, vecteur d'urbanité. Ces deux éléments sont liés et permettent de repenser le lien entre la ville, les espaces publics et la voie rapide. Ces nouveaux outils de reconfiguration d'entrée de ville sont devenus des références nationales et mondiales. Néanmoins ces concepts séduisants de boulevard urbain comportent quelques limites et lacunes.

3.1 Une architecture de voie retravaillée qui redistribue les cartes en faveur des modes alternatifs à la voiture

Marseille et Montréal, deux manières de réduire la place octroyée à l'automobile

À Marseille ou à Montréal, les deux anciens axes autoroutiers supportaient des flux considérables. Ces deux voies en direction des centres des communes accueillait tous les types d'usagers ayant des directions différentes : les automobiles, les poids lourds, les véhicules en transit, en direction du centre-ville, etc.

Chaque jour, ce sont plus de 100 000 véhicules qui pénétraient ainsi jusqu'au cœur de la cité phocéenne. Avec une topographie contraignante, la porte d'entrée nord ou A55, constitue l'une des deux seules voies d'accès à la métropole du sud de la France. À tout moment de la journée les flux étaient et sont encore aujourd'hui considérables. Cet axe stratégique permet à tout le nord de la ville, mais également aux territoires alentour (Fos-sur-Mer, Martigues, Salon-de-Provence, Les Pennes-Mirabeau) de rejoindre rapidement le cœur de la ville.

À Montréal, les chiffres étaient encore plus impressionnants. Cet axe autoroutier mis en service à la fin des années 1960 est rapidement devenu une entrée majeure de Montréal ainsi qu'un des principaux accès au centre-ville et à son centre des affaires. En effet, le Pont Champlain, situé juste en amont, est le plus achalandé de tout le pays avec plus de 159 000 véhicules en circulation chaque jour et un transit de marchandise estimé à 20 milliards de dollars par an.

De plus, dans les deux cas il fallait tenir compte des pointes horaires du matin et du soir, où le trafic est bien plus dense.

Les deux axes représentaient donc des supports de flux considérables permettant de rejoindre directement le centre des métropoles. Ce fort achalandage a dû être pris en compte lors des réalisations des deux boulevards urbains. Pour réduire la place offerte aux véhicules à moteur, les métropoles française et québécoise ont retravaillé l'architecture de la voie et ont mis en

place différents aménagements routiers. Afin d'être en accord avec les objectifs du projet, les deux passerelles autoroutières ont été détruites et le nombre de voies de circulation a donc été réduit.

À Marseille, des 6 voies présentes avant la restructuration, il n'en reste que 2, 3 ou 4 selon les portions. Les deux voies sur le viaduc ont totalement disparu, seules quelques voies au sol sont encore présentes. Pour mieux comprendre la composition et la répartition du nombre de voies du boulevard urbain, nous l'avons découpé en 3 séquences :

-la séquence 1 : entre le Fort Saint Jean et l'esplanade du J4. Cette portion n'est composée que d'une voie dans chaque sens de circulation. Ce choix a été guidé par une volonté d'ouvrir l'espace aux modes doux avec une emprise d'espace public importante. Nous reviendrons sur ce point dans la seconde sous partie.

-la séquence 2 : entre l'esplanade du J4 et le centre commercial les Terrasses du Port. Cette portion est composée de deux voies dans le sens nord-sud et d'une seule voie dans le sens sud-nord. La rampe de descente de l'autoroute sur passerelle se situe à la fin de cette portion. Ces deux premières portions ont ainsi entièrement été « libérées de l'impact du viaduc »⁸² autoroutier.

-la séquence 3 : des Terrasses du Port à la Tour CMA-CGM. Cette portion du boulevard fonctionne en 2 x 2 voies, implantées de part et d'autre du viaduc autoroutier. C'est la seule portion où le viaduc n'a pas été démoli, seules les voies au sol ont été réaménagées. Un grand terre-plein central a été mis en place au centre des voies, tout le long du boulevard urbain.

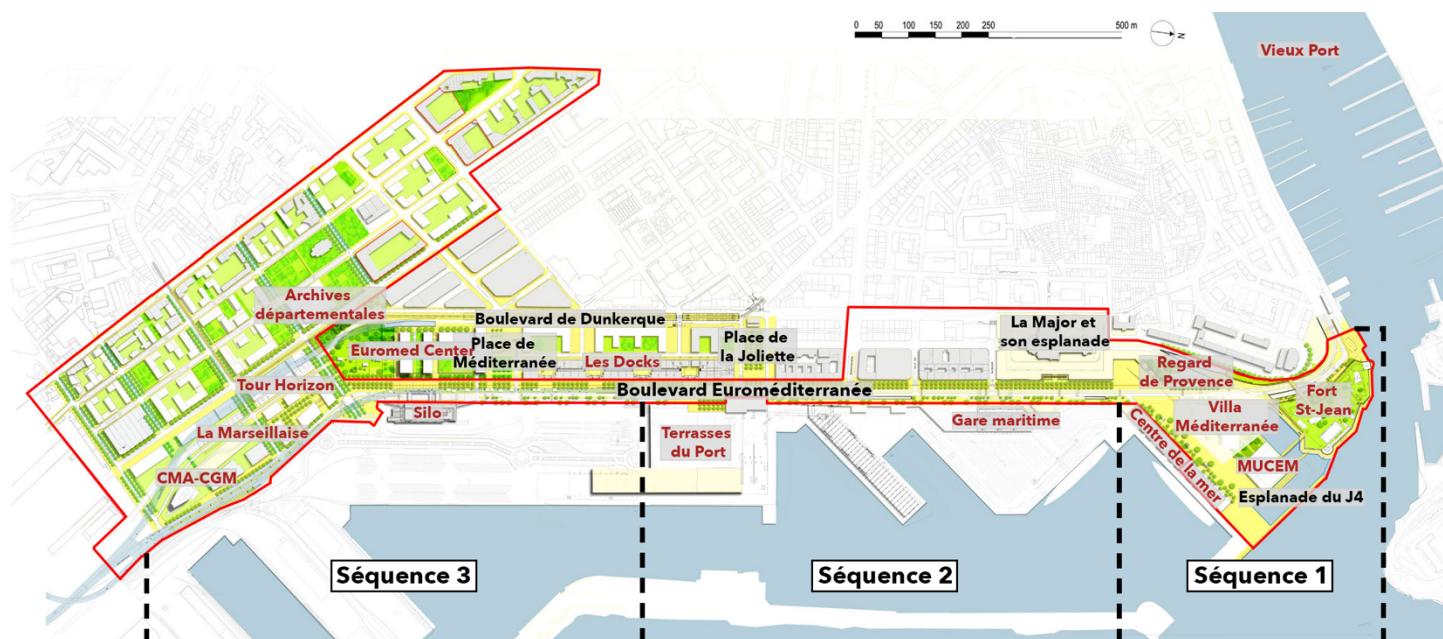


Figure 35 : Découpage séquentiel du boulevard Euroméditerranée, Source : Pierre-Jean Pillonnet

⁸² Brochure Euroméditerranée : rapport d'activités, 2016

À Montréal, le nombre de voies de circulation a été réduit, grâce notamment à la disparition des 6 voies autoroutières sur viaduc. L'architecture des voies d'entrée de Montréal a été révisée permettant ainsi de passer de douze voies à neuf, dont une voie réservée au bus de chaque côté. Il reste donc sept voies de circulation exclusivement réservées aux automobiles au lieu de douze auparavant. Toutes les voies sont aujourd'hui au sol et le viaduc n'existe plus.

Le choix d'avoir une voie de plus en direction de la rive sud a été fait afin de fluidifier le trafic. La pointe horaire du matin est beaucoup plus éclatée que la pointe horaire du soir, par conséquent, il y a une plus forte concentration d'automobilistes le soir souhaitant quitter l'île de Montréal. Selon le comptage réalisé par la Ville de Montréal, la pointe horaire du matin voit passer environ 4 000 véhicules par heure et la pointe du soir plus de 4 800. Il fallait donc pouvoir contenir tous ces véhicules et la décision a été prise de créer une quatrième voie de circulation automobile en direction de la rive sud.

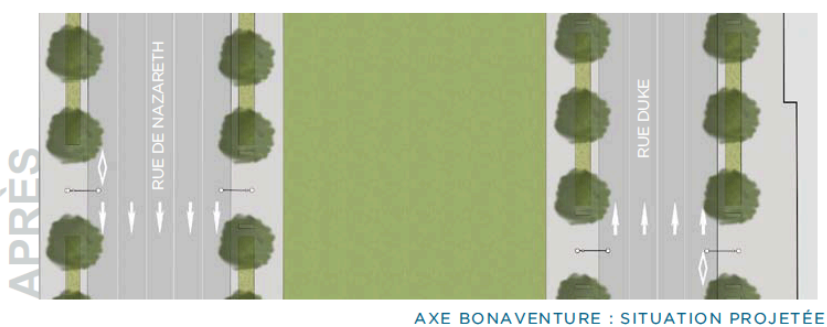
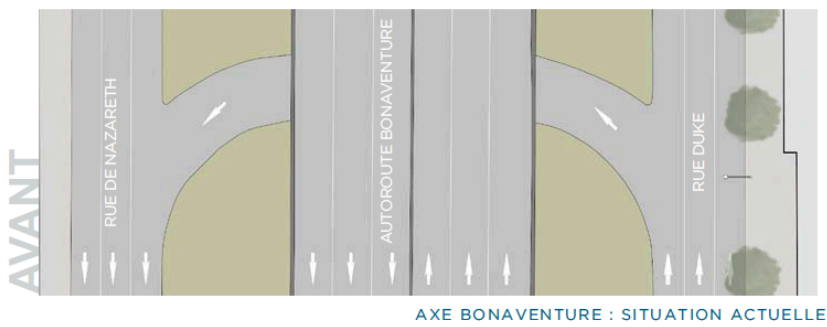
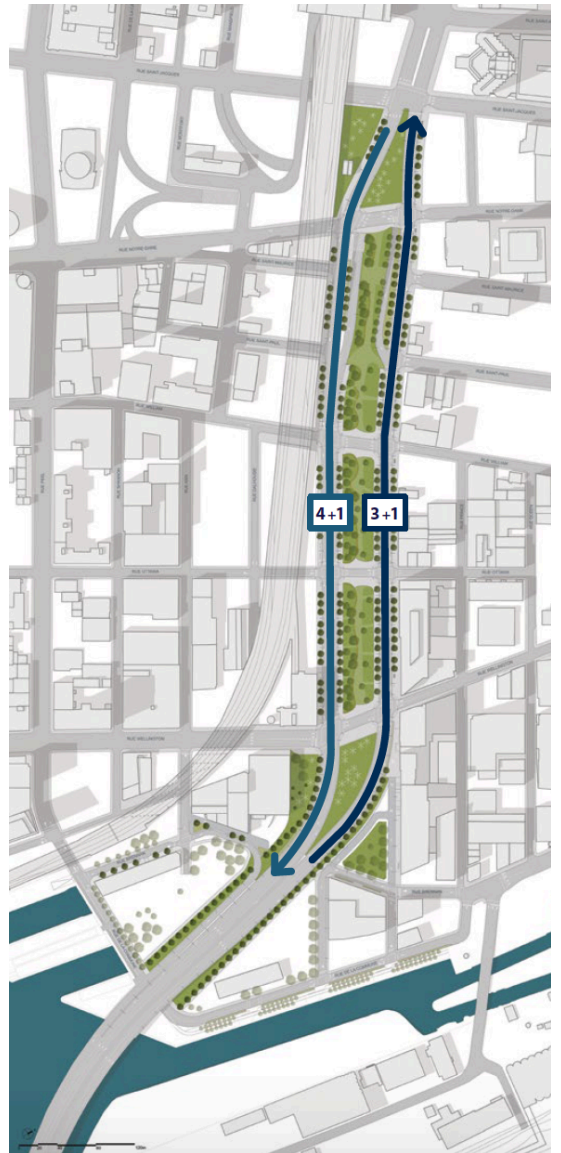


Figure 36 et 37 : Coupe du Boulevard Robert-Bourassa, schéma du nombre de voies sur le Boulevard Robert-Bourassa, Source : Ville de Montréal

Un travail important a été réalisé à Marseille et à Montréal sur les transitions autoroute-ville à l'entrée des métropoles. Dans les deux cas cela se passe sans encombre puisque les aménagements nécessaires ont été réalisés : réduction du nombre de voies de circulation, mise en place de panneaux de signalisation, de marquages au sol et de feux tricolores. Un point d'orgue a été donné à la perspective paysagère lorsque l'on arrive du viaduc et du pont, ce qui permet aux automobilistes de voir venir la transition autoroute-boulevard. De plus, la majorité des usagers empruntant ces axes sont des habitués et savent à quoi s'attendre.

Les projets ont fait un choix important dans l'agencement de leurs voies de circulation. Le nombre d'axes en surface a été réduit de manière différente entre les deux villes. La métropole québécoise a choisi de conserver 9 voies alors que Marseille seulement 2, 3 ou 4 voies selon les portions. Si on s'en tient aux données en surface, la cité phocéenne a surclassé la métropole nord-américaine.

Néanmoins, les urbanistes français ont décidé de conserver des voies autoroutières et de les enfouir. Sous le boulevard Euroméditerranée, a été creusé le tunnel de Joliette ou circule l'A55. Cet axe souterrain, ouvert en mars 2011, d'une longueur de 1 km est composé de 2 ou 3 voies de circulation selon les portions. De la rampe descendante, en face des Terrasses du Port jusqu'au hangar J1 de la Gare Maritime, le tunnel accueille 2 voies de circulation. Ensuite le tunnel se compose de 3 voies de circulation jusqu'à l'esplanade du J4, endroit précis où l'axe est connecté au tunnel du Vieux-Port. À partir de là, le tunnel repasse en 2 voies de circulation et poursuit sa route en direction d'un autre tunnel : le tunnel Prado- Carénage. Pour rejoindre le tunnel de la Joliette il existe 2 accès : au niveau des Terrasses du Port et de la Gare Maritime et une sortie à proximité du Fort St-Jean. Le tunnel de la Joliette, à sens unique suivant l'axe nord-sud, accueille un trafic d'environ 50 000 automobiles par jour. Bien que la circulation en surface ait fortement été réduite, une partie du trafic d'antan a ainsi été reporté en souterrain. Les urbanistes québécois ont décidé de garder toute la circulation en surface. Ce choix a été retenu à la fois pour des raisons techniques, mais également financières. Cette option de configuration permet donc d'expliquer le nombre de voies plus important en surface sur le boulevard Robert-Bourassa que sur l'axe Euroméditerranée.

En plus de la réduction de la place offerte aux véhicules en circulation, l'espace laissé aux automobiles stationnées a lui aussi diminué.

À Marseille, c'est quatre voies entières qui étaient réservées au stationnement qui ont été supprimées. Quelques places ont néanmoins été conservées, notamment vers la fin de la séquence 2 et le début de la séquence 1. Pour éviter un manque de place, des parkings souterrains ont été créés comme le parking des Terrasses du Port ou le parking Vieux-Port Mucem. Deux déposes-minute le long de la Gare maritime ont également fait leur apparition et ils constituent une bonne alternative aux places de stationnement pour de courtes durées. Le transport à la demande a aussi été intégré à la réalisation française. 3 stations de taxis ont vu le jour permettant d'accueillir 19 véhicules.

Dans la cité québécoise, une voie de stationnement dans chaque sens de circulation a ainsi disparu de l'axe routier. Contrairement à la politique marseillaise, aucun parking souterrain n'a été créé et aucune place de stationnement n'a été conservée sur le boulevard. Néanmoins les voies adjacentes au boulevard Robert-Bourassa permettent de stationner et les quelques parkings aériens accolés à l'axe de transport ont également été conservés. Aucune station de taxis n'a en revanche été créée sur le boulevard québécois.

À Marseille et à Montréal, cet espace libéré des parkings créneaux a souvent permis d'agrandir les trottoirs, mettre en place des espaces végétalisés, installer de grands terre-pleins centraux, mettre en place du mobilier urbain, etc.

Deux configurations d'entrées de ville offrant davantage de place aux transports en commun

En réduisant la place octroyée à l'automobile, Marseille et Montréal ont permis d'offrir plus d'espace à d'autres modes de déplacements motorisés, notamment aux transports en commun. Aucune ligne de transports lourds, type métro, n'a été réalisée, les deux villes ont fait le choix de dévier certaines lignes et d'en renforcer d'autres. Avec pour même objectif de développer les transports publics sur leurs nouveaux axes urbains, Marseille et Montréal vont encore une fois s'y prendre de différentes manières.

Marseille va à la fois dévier certaines lignes de bus pour les faire passer directement sur le boulevard urbain, et dans un même temps, renforcer le service et l'achalandage des lignes actuelles. Au total, 6 lignes de bus circulent sur l'ensemble ou une partie du boulevard Euroméditerranée. Afin de permettre une desserte optimale tout le long du boulevard 12 arrêts de bus ont été créés. Ces derniers ont été aménagés avec du mobilier urbain de qualité à la fois couvert et non couvert.

L'axe urbain n'est pas directement desservi par les transports lourds, mais se trouve à quelques pas des lignes de tramways 2 et 3 notamment des stations Euromed Arenc, Euroméditerranée Gantès et Joliette. Le métro 2 est situé à proximité du boulevard puisqu'il se trouve sur la place de la Joliette. Les stations Joliette et Euromed Arenc, en plus d'accueillir des lignes de transport en commun type métro et tramway, organisent également le transit des bus. Joliette est donc devenu un pôle majeur de transport en commun en site propre (TCSP) et Euromed Arenc un pôle secondaire. Les deux permettent d'organiser et de faciliter les déplacements des Marseillais qui peuvent ainsi se rendre rapidement dans de nombreux points du centre-ville.

Afin d'assurer une amplitude maximale des horaires des transports urbains en soirée, un noctilien circule sur les deux portions sud du boulevard et les lignes de tramway et métro, situé à proximité sont en service jusqu'à 00h45.

Le boulevard Euroméditerranée a de plus été pensé pour accueillir les touristes. 8 emplacements d'autocars ont ainsi fait leur apparition.

Le nouvel axe d'entrée de ville marseillais est donc facilement accessible et arpentable en transport en commun.

À Montréal l'intégration des transports en commun a été réalisée de manière différente. D'après mon interlocuteur, Mr Couillard, un des principaux enjeux du projet était de conserver, valoriser et favoriser l'usage des transports en commun sur le nouveau boulevard urbain. « Comment intégrer les autobus qui circulaient là [autoroute Bonaventure] avant ? ». En effet, sur l'axe Bonaventure plus de 1 900 bus circulaient chaque jour. C'est l'un des axes routiers qui voit le plus de bus transiter chaque jour dans toute la région métropolitaine montréalaise. Ce sont 5 lignes différentes, toutes aussi importantes les unes que les autres, qui sillonnent le boulevard. 9 arrêts ont également été implantés afin d'assurer un maillage optimal du secteur.

Il faut savoir qu'il n'y a pas uniquement des bus de Montréal, de nombreux autobus en provenance de la rive sud, notamment de Longueuil et de l'Île des sœurs transitent sur cet axe. De plus, situé à quelques blocs de la principale gare routière de la ville, l'axe Bonaventure supporte les flux de nombreux cars régionaux, nationaux et internationaux en provenance de Québec, Ottawa, Toronto, Trois-Rivières, Sherbrooke, New-York, Boston, etc. C'est la principale porte d'entrée pour accéder au sud du Québec et aux États-Unis depuis Montréal.

Les flux de transport en bus sont donc considérables dans cette partie de la ville et en particulier sur l'ancienne autoroute urbaine. Le projet a beaucoup fait parler et de nombreux débats ont été menés pour finalement créer une voie réservée aux bus et aux autobus 24h/24 dans les deux sens de circulation. Monsieur Couillard m'a confirmé qu'une enquête et un comptage avaient été réalisés et qu'à l'heure actuelle il y a « plus de monde dans les autobus que dans les véhicules ». Le transport urbain joue donc un rôle majeur sur cet axe routier. Néanmoins, ces propos sont à relativiser puisque l'auto-solo reste encore dominant et le nombre de voitures est lui bien supérieur au nombre d'autobus. Comme nous l'avons vu précédemment, à Montréal, la voiture reste le principal moyen de déplacement.

Afin d'assurer un confort optimal pour les usagers des transports en commun, notamment pendant l'hiver et cas d'intempérie, les stations de bus ont été rénovées et couvertes.

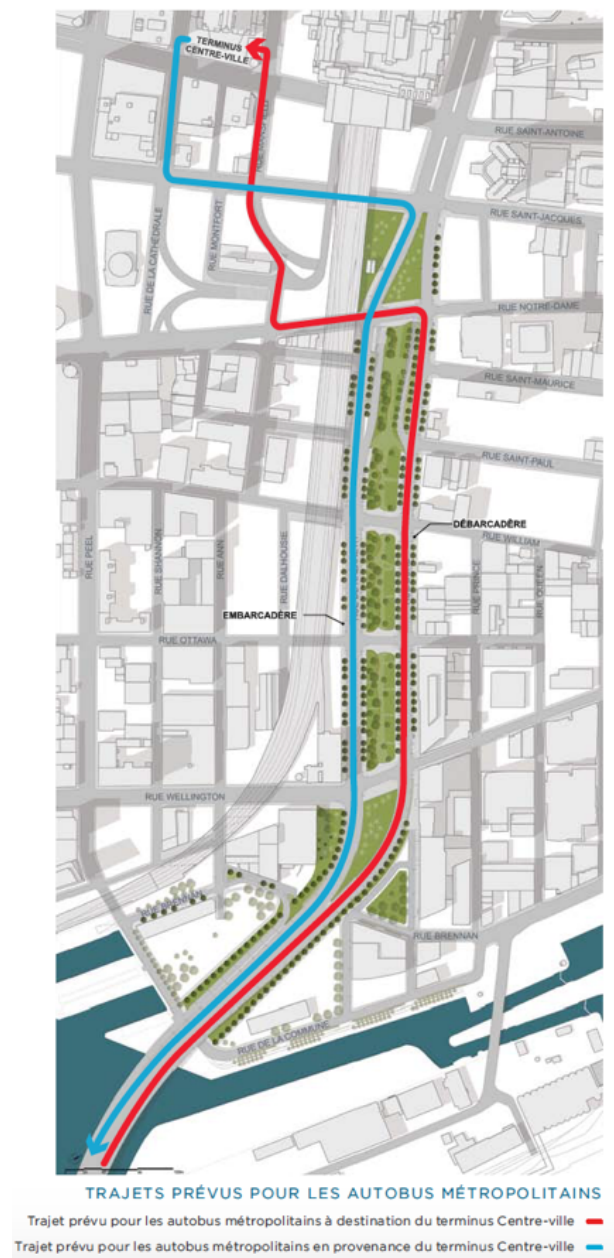


Figure 38 : Schéma des voies de bus réservés sur le boulevard Bourassa, source : Ville de Montréal

Des boulevards urbains favorables aux mobilités douces et actives

Le travail réalisé sur l'architecture des voies à Marseille et à Montréal a permis de dégager de l'espace de part et d'autre des boulevards urbains. Cette restructuration a permis de libérer de l'espace pour les mobilités actives, à savoir la marche à pied, le vélo et tous les nouveaux outils de déplacement type trottinette électrique.

Un travail important a été réalisé au niveau de la largeur des trottoirs. Avant les transformations, ces derniers ne dépassaient jamais plus de 3m de large, lorsqu'ils étaient présents. Aujourd'hui les portions de trottoirs les plus étroites mesurent 6m de large et ne sont présentes que sur

quelques mètres (au niveau de l'aération du tunnel de la Joliette). En moyenne les trottoirs sont d'une largeur de 10m et atteignent par endroits plus de 13.5m de largeur. Ils sont bien évidemment présents des deux côtés de la voie. La photo ci-dessous permet d'illustrer cette proportion donnant l'avantage aux piétons. À certains endroits, le trottoir détient une emprise large comme 4 voies de circulation classique⁸³. Ces nouveaux espaces piétons, quasi inexistant dans la configuration d'antan ont fait l'objet d'un aménagement végétal, esthétique et matériel. Des arbres plantés, des bacs à fleurs, un revêtement de qualité délimité selon les usages, des bancs, des poubelles, etc. Afin d'améliorer le confort des usagers piétons, les trottoirs ont été séparés de l'usage automobile en les surélevant et en installant des poteaux tout le long.

Grâce à ces transformations, ce sont des milliers d'usagers, de riverains, et de touristes qui arpentent le boulevard sur les immenses trottoirs flambant neuf.



Figure 39 : Exemple de trottoir du boulevard Euroméditerranée, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Afin de rendre l'espace le plus sûr possible, 143 lampadaires ont été installés tout le long du boulevard. Ces derniers permettent à la fois d'éclairer la route et les immenses trottoirs. Sur certaines portions très larges, des spots ont même été installés.

Des aménagements ont également été réalisés pour faire ralentir les véhicules motorisés et donner la priorité aux piétons, cyclistes et autres engins sans moteur. Ces aménagements sont les feux de circulation et les passages piétons et cyclistes, qui sont au nombre de 45 sur le boulevard. Ces deux éléments sont souvent doubles et permettent de s'arrêter au milieu des voies sur un terre-plein central aménagé et sécurisé. Ce système est souvent utilisé pour les personnes âgées qui mettent parfois du temps à traverser. De plus des boutons pour piétons sont installés à chaque feu de circulation pour faire passer les feux verts des automobiles au rouge.

Comme pour le projet phocéén, à Montréal les cheminements piétons ont été valorisés et agrandis. Avant la réalisation des travaux, les trottoirs mesuraient entre 1.5 et 3 mètres. Ils étaient à la merci des trois voies de circulation et des stationnements. La photo de gauche permet de visualiser que le trottoir occupe ici l'espace équivalent d'une voie de circulation. Les piétons étaient donc négligés lorsque l'autoroute Bonaventure traversait la ville. Depuis 2017, la circulation piétonne a été revue et la municipalité a mis en place des trottoirs plantés de 5 à 6 mètres de large. Les espaces plantés avec des fosses d'arbres et végétaux font parfois plus de

⁸³ Largeur d'une voie de circulation en Europe entre 3 et 3.5m selon les annexes du PDU de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis

20 mètres de long. Du mobilier urbain a également été installé le long du boulevard sur les trottoirs. Cette réorganisation de l'espace piédestre avait pour objectif de créer une séparation nette entre les automobilistes et les piétons dans le but d'améliorer le confort des usagers. La photo de droite illustre ce changement de proportion et cette rupture piétons-automobilistes. Aujourd'hui, selon les comptages réalisés par la Ville de Montréal, ces espaces sont empruntés par plus de 1 000 piétons par heure pendant les heures de pointe du matin et du soir, principalement des riverains et des travailleurs des bureaux alentour. Afin d'assurer un cheminement piéton confort et sans aucun danger, l'éclairage public a fait l'objet de rénovation et l'îlot central sera lui éclairé par des lampadaires.



*Figure 40 et 41 : Avant – après le projet, l'espace piéton totalement réhabilité et agrandi,
Source : Ville de Montréal*

Un concept innovant et inédit a été réalisé dans ce projet québécois de boulevard urbain ; l'installation d'un système de transport intelligent ou STI. Celui-ci, composé de 30 détecteurs et 9 caméras de surveillance permet entre autres une gestion dynamique des feux de circulation. Ce système contrôle automatiquement le passage du feu rouge au feu vert et inversement. Pour les piétons cela représente un atout, car ils peuvent se déplacer beaucoup plus rapidement. Mais ce système fonctionne également pour les véhicules d'urgence ou pour les autobus. Il peut également servir à contrôler la fluidité du trafic et ainsi éviter la congestion. L'axe situé à proximité du Center Bell, le stade de hockey des Canadiens de Montréal, était très souvent congestionné les soirs de match (au moins deux fois par semaine). Ce système innovant permet, les soirs d'événement accueillant de nombreux supporters, de fluidifier le trafic en ajustant les feux au vert sur le boulevard. Le système fonctionne également le matin et le soir aux heures de pointe et tant qu'il n'y a pas de piéton, le feu reste au vert. Ajouté à ce système innovant, il

existe toujours le bouton traditionnel pour que le feu passe au vert. Il y a aussi eu la mise en place de nombreux passages piétons larges et sécurisés.

À Marseille le vélo est loin d'être le moyen de déplacement le plus utilisé puisqu'il totalise seulement 1% des déplacements réalisés par les Marseillais selon l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise⁸⁴.

Au contraire, à Montréal le vélo est en plein essor. De plus en plus de monde utilise la bicyclette pour ses déplacements quotidiens ou de façon occasionnelle. Même durant l'hiver quelques irréductibles Québécois se déplacent à vélo. La mairie de Montréal étudie à l'heure actuelle un moyen d'ouvrir quelques pistes et bandes cyclables durant l'hiver. La part modale du vélo varie en fonction du quartier où l'on se trouve. Néanmoins dans les quartiers centraux, où se situe le projet Bonaventure, 4 % des déplacements sont effectués à bicyclette. À n'importe quel échelon métropolitain, Montréal fait donc mieux que Marseille en part modale de vélo. L'accent mis sur les politiques vélo au Québec est donc plus important que dans la cité phocéenne.

Pour tenter de rattraper son retard face aux métropoles européennes et maintenant nord-américaines, Marseille a pris l'initiative d'implanter en 2007 des vélos en libre-service, renommés LeVélo. Le parc est aujourd'hui composé de 1 000 vélos répartis sur 130 stations, majoritairement dans le centre-ville.

À Montréal, la création des vélos en libre-service, les BIXI, remonte à 2009 et la flotte se compose aujourd'hui de 7 250 vélos dont certains électriques, répartis sur 600 stations. Là encore, avec une taille de ville équivalente, Marseille se trouve loin derrière la métropole québécoise, qui possède 6 fois plus de vls que la cité phocéenne.

Pour les deux villes, le vélo a donc constitué un élément très important lors de l'aménagement de leurs boulevards respectifs. Pour Marseille il s'agissait de développer une offre de service de vélos sur un nouvel axe support de mobilité sûre et durable. À Montréal l'enjeu était de renforcer davantage le vélo dans cette partie de la ville.

À Marseille l'accent a donc été mis sur l'implantation de plusieurs stations de vélo en libre-service. Lors de l'inauguration du boulevard, 3 stations ont vu le jour, directement implantées sur l'axe de transport. En plus de ces stations de vls, des aménagements cyclistes sont venus compléter l'offre vélo. Tout d'abord, de nombreuses bandes cyclables sur rue, mais également sur trottoir ont été créées tout le long du boulevard Euroméditerranée.



Figure 42 : Piste cyclable sur trottoir sur la portion 3 du boulevard, Source : Ville de Montréal

⁸⁴ Regard de l'AGAM La connaissance des mobilités, quels enjeux ?, Décembre 2015

Lorsque les portions des trottoirs étaient suffisamment larges, elles ont pu accueillir quelques bandes cyclables. Cependant, sur certaines portions, pour laisser plus de place aux piétons, le cheminement vélo s’est retrouvé sur la route. Pour des raisons de sécurité liées à la circulation, la totalité du cheminement cyclable de la séquence 3 se fait sur le trottoir. Pour les deux autres sections dans au moins un sens de circulation, les vélos circulent sur le trottoir cyclable. Dans tous les cas, que cela soit sur la route ou sur le trottoir, aucun chevauchement n’a lieu entre l’espace dédié aux piétons et celui réservé aux cyclistes. À noter que la grande majorité des bandes cyclables, à l’exception de certaines implantées sur la rue, sont bidirectionnelles. Afin de sécuriser au maximum le circuit des usagers et de ne pas perturber leur parcours, des passages pour cyclistes ont été réalisés. De plus, pour pouvoir garer leurs bicyclettes, quelques parkings extérieurs à vélo ont été créés. Ces derniers permettent de sécuriser le vélo à l’aide d’un cadenas.

À Montréal, les aménagements cyclistes ont également fait l’objet de vives discussions, et une proposition de « jumeler les pistes cyclables avec les autobus »⁸⁵ a même été évoquée. Finalement, la décision a été prise de ne pas réaliser de pistes cyclables sur le boulevard urbain, car le projet a été jugé « trop dangereux »⁸⁶. Rappelons que plus de 1 900 bus circulent chaque jour sur cet axe de déplacement stratégique.

Les cyclistes n’ont cependant pas totalement été oubliés, car la municipalité a décidé de créer 1.6 km de pistes cyclables compensatoires sur les rues adjacentes au boulevard, sur la rue William, la rue Ann et la rue Prince. Pour deux d’entre elles, une voie cyclable de chaque côté de la rue a été aménagée pour faciliter et sécuriser le cheminement cycliste. Ces pistes ont été connectées au reste du réseau cyclable de la ville, notamment les parcours qui longent le Canal de Lachine. La carte ci-contre résume bien la situation.

Enfin, une station de Bixi, a également été créée au croisement de la rue William et du Boulevard Robert Bourassa. En plus de l’installation de la station de Bixi, plusieurs emplacements pour garer et attacher son vélo ont été installés.

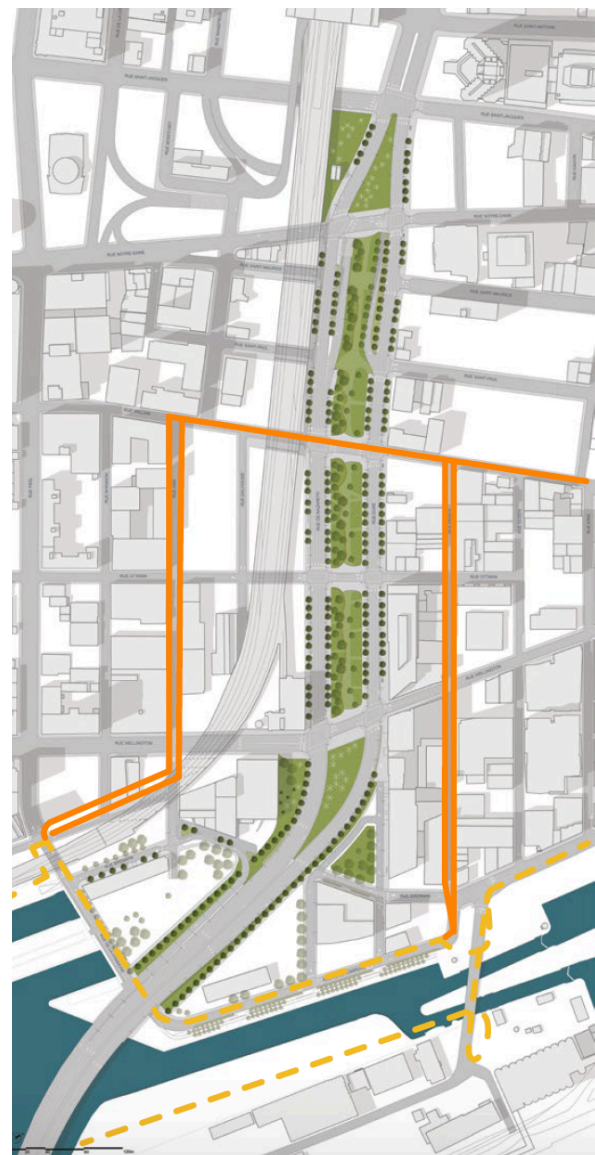


Figure 43 : Schéma des itinéraires cyclables aux abords du Boulevard Robert-Bourassa, Source : Ville de Montréal

⁸⁵ Monsieur Couillard, rencontre jeudi 29 novembre 2018

⁸⁶ Ibid

Cette première sous partie a permis d'analyser de quelle manière les urbanistes ont transformé les boulevards urbains d'entrée de ville des deux métropoles. La nouvelle architecture de la voie, mise en place par les urbanistes des deux projets, diffère entre Marseille et Montréal. Néanmoins pour les deux communes, trois éléments centraux ont fait l'objet de réhabilitation : la circulation automobile, les déplacements en transports en commun et les mobilités douces et durables. Chacun de ces points a donc été traité différemment entre la métropole européenne et celle nord-américaine.

Tout d'abord, les deux métropoles ont pris l'initiative de démolir leur viaduc autoroutier, vétuste, dégradé et très contesté. Marseille a drastiquement réduit la place de la voiture en surface, en supprimant par endroit les 2/3 des anciennes voies autoroutières. Montréal a également fait un effort considérable en retirant 3 voies de circulation. Néanmoins, la cité phocéenne a décidé de faire passer l'A55 en souterrain, contrairement à Montréal qui a fait le choix de garder toutes les voies en surface.

Les transports en commun ont fait leur apparition sur les deux nouveaux boulevards, mais de manière différente. Alors que Marseille a simplement dévié certaines lignes et augmenté l'offre de bus urbains, Montréal a décidé de créer une ligne exclusivement réservée aux bus dans chaque sens de circulation. Situé à deux pas de pôles majeurs de transport en commun, Joliette à Marseille et terminus Bonaventure à Montréal, les deux boulevards jouissent d'une situation stratégique.

Enfin, les cheminements piétons et cyclistes ont été valorisés. Marseille a décidé d'offrir les 3/4 de l'espace urbain aux mobilités douces. Pour se faire des trottoirs de très grande taille, des pistes cyclables parcourant le boulevard ont été mis en place et l'ensemble a été accompagné d'aménagements pour sécuriser et faciliter les déplacements. À Montréal, l'espace piéton a lui aussi été valorisé, mais de façon moindre. Des trottoirs plus grands qu'auparavant ont été mis en place, mais de plus petite taille qu'à Marseille. Cependant, des aménagements innovants accompagnent les piétons sur le boulevard. Les pistes cyclables, n'ont pas directement intégré le projet, selon Monsieur Couillard pour des raisons de sécurité, leur implantation s'est faite dans les rues adjacentes.

Chacune des deux villes a retravaillé l'architecture de voie de leur boulevard urbain d'une manière différente. Marseille a plus mis l'accent sur la mobilité douce alors que Montréal sur les transports en commun. De plus, les deux villes ont traité la question automobile d'une manière différente.

À travers ces nouveaux boulevards urbains, chacune à sa manière, Marseille et Montréal ont donc respecté leurs objectifs de revaloriser l'image d'entrée de ville et d'offrir des alternatives au tout voiture.

3.2 Le boulevard urbain, l'élément clé à la reconquête des espaces publics

Afin de recréer du lien entre la ville et la voie rapide, les espaces publics ont joué un rôle fondamental. Ils ont servi d'intermédiaire entre deux espaces qui de base sont opposés. Aménagés de manières distinctes et jouant un rôle différent à Marseille et à Montréal, les espaces publics ont été particulièrement soignés et valorisés.

De nouveaux espaces publics pour rééquilibrer et unifier les territoires

Dans la cité phocéenne, ces espaces publics ont permis de créer un espace unifié tout autour du boulevard urbain. Il existe donc aujourd'hui un seul et même espace allant du centre-ville à l'espace maritime. Cette nouvelle configuration d'entrée de ville ayant mis l'accent sur les espaces publics a ainsi permis de reconquérir une partie des anciens espaces industrialo-portuaire. Ces transformations ont entraîné la valorisation de la façade littorale de ce quartier Marseillais.

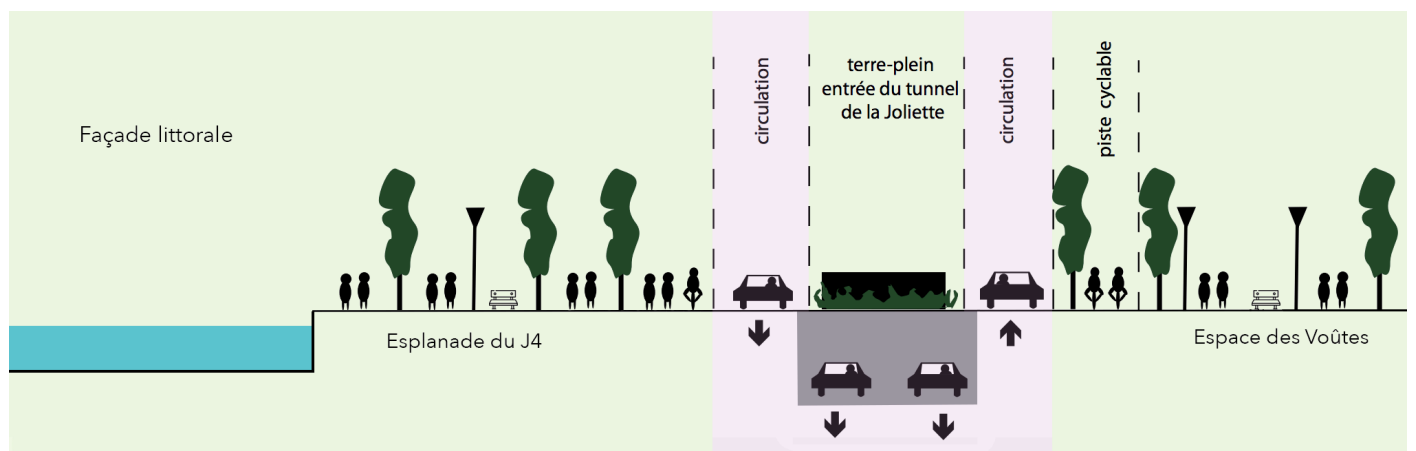
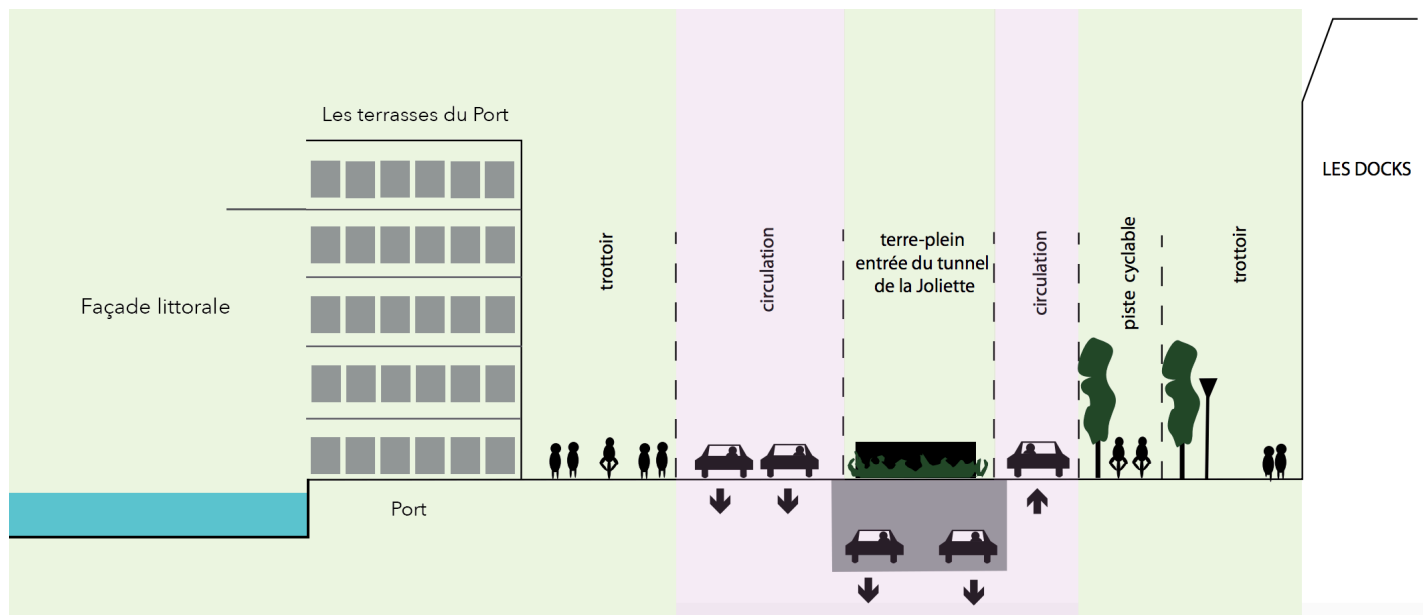
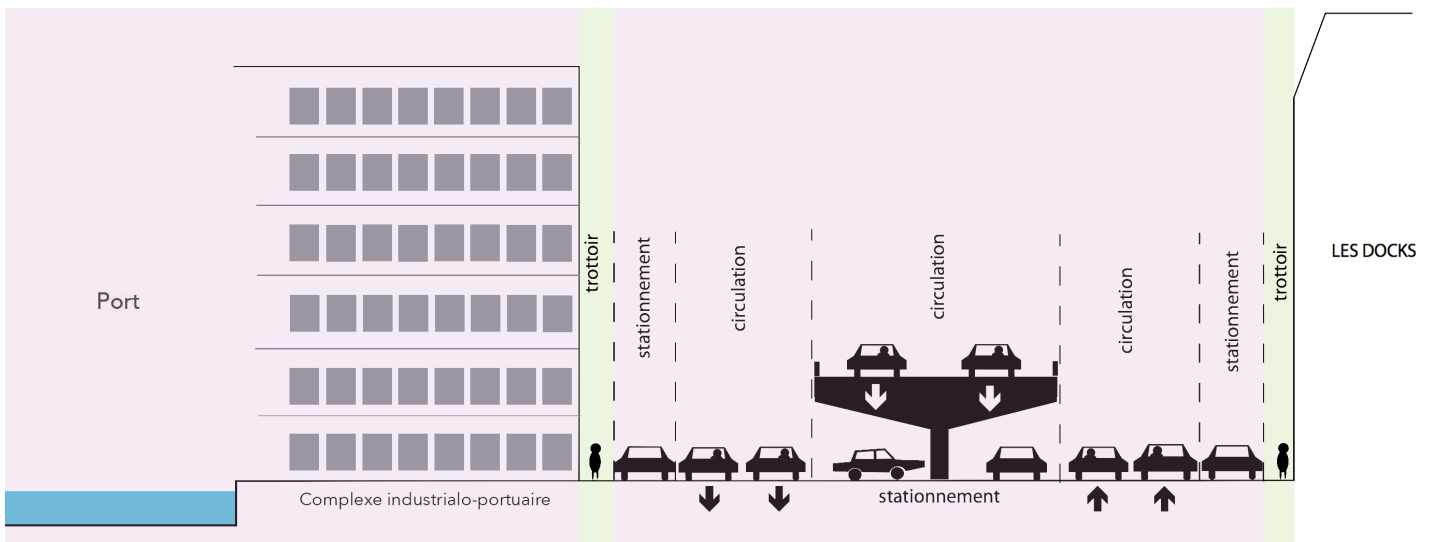
À Montréal, le projet Bonaventure et ses espaces publics ont reconnecté les quartiers de Griffintown et du Faubourg des Récollets. Montréal a également veillé entre autres à la bonne articulation entre ce projet et le Projet Particulier d'Urbanisme du secteur Griffintown-Peel-Wellington (immense projet immobilier de construction de condos). Comme pour Marseille, il existe donc aujourd'hui un espace unifié en plein centre-ville de Montréal qui s'étend du Vieux Montréal jusqu'à Griffintown en englobant même le Centre des affaires. La mise au sol de l'Autoroute Bonaventure a donc permis de recréer un lien accessible à tous.

Dans les deux cas, cela s'est donc fait par une métamorphose de la répartition de l'espace sur l'axe Euroméditerranée et Bonaventure. Comme vu précédemment, la place de l'automobile a été réduite, les transports en commun se sont développés et les mobilités douces sont venues occuper une grande partie du secteur. Pour ce faire, en plus de l'élargissement des trottoirs, les espaces publics, accessibles uniquement aux mobilités douces, ont grandement gagné en surface.

L'analyse des coupes suivantes permet ainsi de visualiser cette évolution et la place offerte aux espaces publics.

En 2008 à Marseille, avant la restructuration des voies, les véhicules motorisés représentaient 84% du secteur contre seulement 16% réservés aux espaces publics des mobilités actives. Comme nous avons vu dans la première partie, l'entrée de ville de Marseille était sous l'emprise de l'autoroute et du complexe industrialo-portuaire, ne laissant quasiment aucune place aux espaces publics.

En 2013, après l'ouverture du boulevard, la répartition de l'espace a totalement changé. Sur une partie de la portion 1 au niveau des terrasses du port, les véhicules motorisés occupent désormais 30% de l'espace contre 70% pour les espaces publics réservés aux déplacements doux. Sur la portion 3, au niveau de l'esplanade du J4, les automobiles ont une emprise de seulement 16% de l'espace contre 84% qui est exclusivement réservé aux espaces publics.



- Espace réservé aux véhicules motorisés
- Espace public réservé aux transports actifs

Figure 44 : Coupes du boulevard Euroméditerranée avant et après sa transformation, source : Pierre-Jean Pillonnet

À Montréal, en 2011, les véhicules motorisés occupaient 60 % du secteur contre seulement 10 % pour les espaces publics réservés au transport actif. Entre les voies de circulation se trouvait un espace résiduel non utilisé et quasi inaccessible.

Après la réhabilitation de l'axe en 2017, les véhicules motorisés n'occupent plus que 25 % de l'espace contre 65 % pour les espaces publics réservés au transport actif. 10 % de l'espace est consacré au transport public (la voie réservée aux autobus). À noter que l'ensemble des déplacements routiers représentent aujourd'hui 35 % de l'espace (transport public et véhicule motorisé).



- **Transport actif (65%)**
- **Véhicules motorisés privés (25%)**
- **Transport public (10%)**



- **Véhicules motorisés (60%)**
- **Espace résiduel (30%)**
- **Transport actif (10%)**

Figure 45 : Coupes du boulevard Robert-Bourassa avant et après sa transformation, Source : ville de Montréal

L'espace public pour les mobilités actives sur ces deux nouveaux axes est donc maintenant largement majoritaire. Ce rééquilibrage de l'espace permet d'avoir des boulevards qui sont bien plus poreux, permettant aux usagers marseillais d'accéder aisément à la façade maritime et à la population montréalaise de circuler entre les quartiers beaucoup plus facilement qu'auparavant. Les schémas ci-dessus rendent bien compte de l'évolution de la situation et de ces reconnexions réussies.

Les projets Euroméditerranée et Bonaventure ont donc engendré un regain de dynamisme dans tout le secteur, notamment au niveau des dynamiques urbaines inter-quartiers. Ces boulevards ont donc une répercussion et des conséquences très positives sur le secteur d'entrée de centre-ville.

Cette grande proportion offerte aux espaces publics s'est donc matérialisée de différentes façons à Marseille et à Montréal. Les deux villes ont fait le choix d'offrir de grands espaces publics à leurs citoyens. À Marseille, plusieurs esplanades ont vu le jour, accompagnées par des boutiques, des restaurants, des bars, des grands équipements, etc. La ville de Montréal a fait le choix d'implanter un immense terre-plein central aménagé. Ce dernier est constitué d'un parc linéaire équipé par différents aménagements sportifs, culturels, de partage, etc.

Dans les deux cas la qualité a représenté le mot d'ordre des aménagements, aussi bien pour le mobilier urbain, les revêtements utilisés ou encore la végétation mise en place.

Auparavant, les secteurs Euroméditerranée et Bonaventure étaient caractérisés par une carence en lieux publics ou espaces verts. Ce manque a donc été pris en compte et l'un des objectifs de ces projets était de créer des lieux publics pour les résidents marseillais et montréalais. Les deux projets situés en centre-ville se trouvent densément construits et les espaces publics et espaces verts venaient à manquer. La configuration était majoritairement minérale et l'appropriation par la population était quasi-inexistante.

À Marseille les espaces publics les plus proches se trouvaient autour de l'hôtel de ville, du Vieux Port ou bien de la Porte d'Aix. Les deux cartes ci-dessous mettent bien en avant ce manque d'espaces publics dans le centre marseillais et autour du périmètre d'intervention. À noter que plus au Nord, non visible sur cette carte, se trouve un nouvel espace public aménagé en même temps que le boulevard Euroméditerranée : la Place Henri Verneuil.

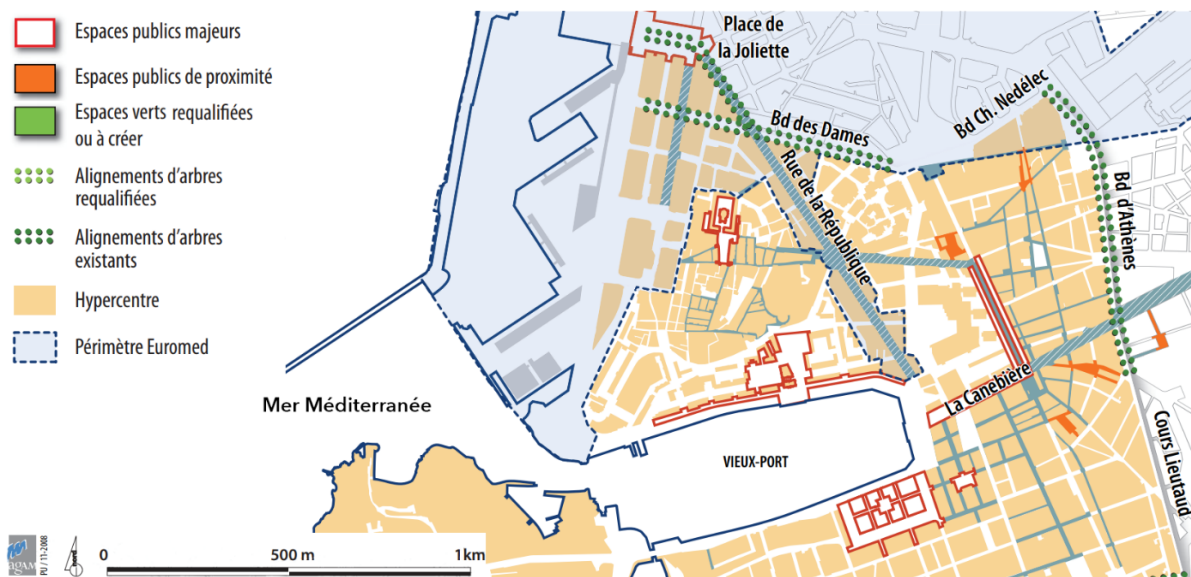
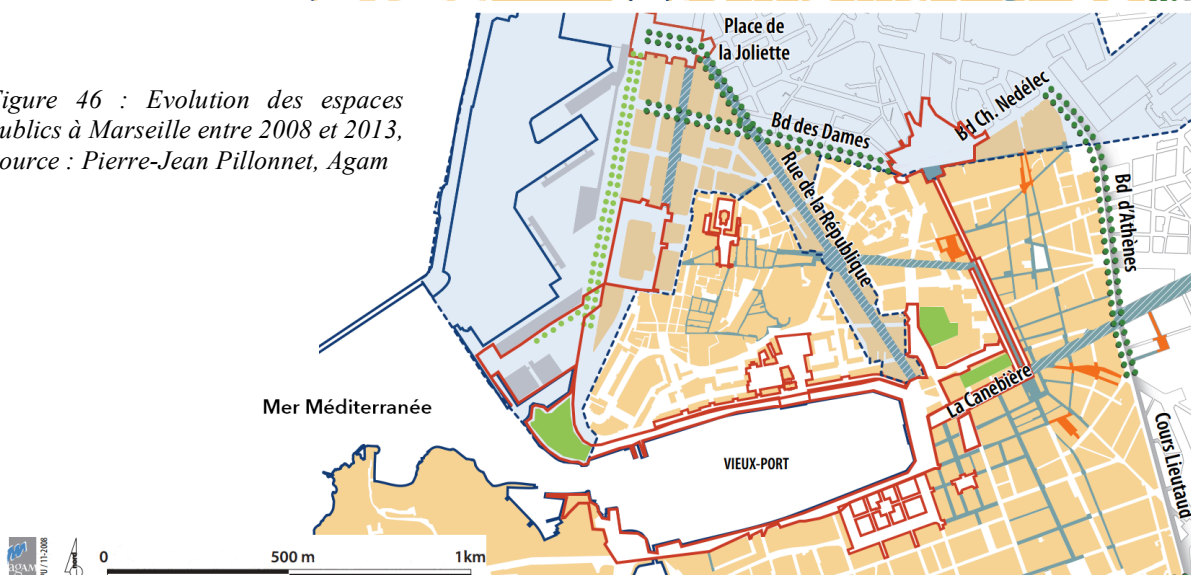


Figure 46 : Evolution des espaces publics à Marseille entre 2008 et 2013, Source : Pierre-Jean Pillonnet, Agam



À Montréal, à quelques blocs du territoire d'étude et du Canal de Lachine, se trouvent quelques lieux publics. Néanmoins ils restent peu nombreux et relativement éloignés du projet. Les deux cartes ci-dessous illustrent bien la pénurie d'espaces publics avant la réalisation des projets.

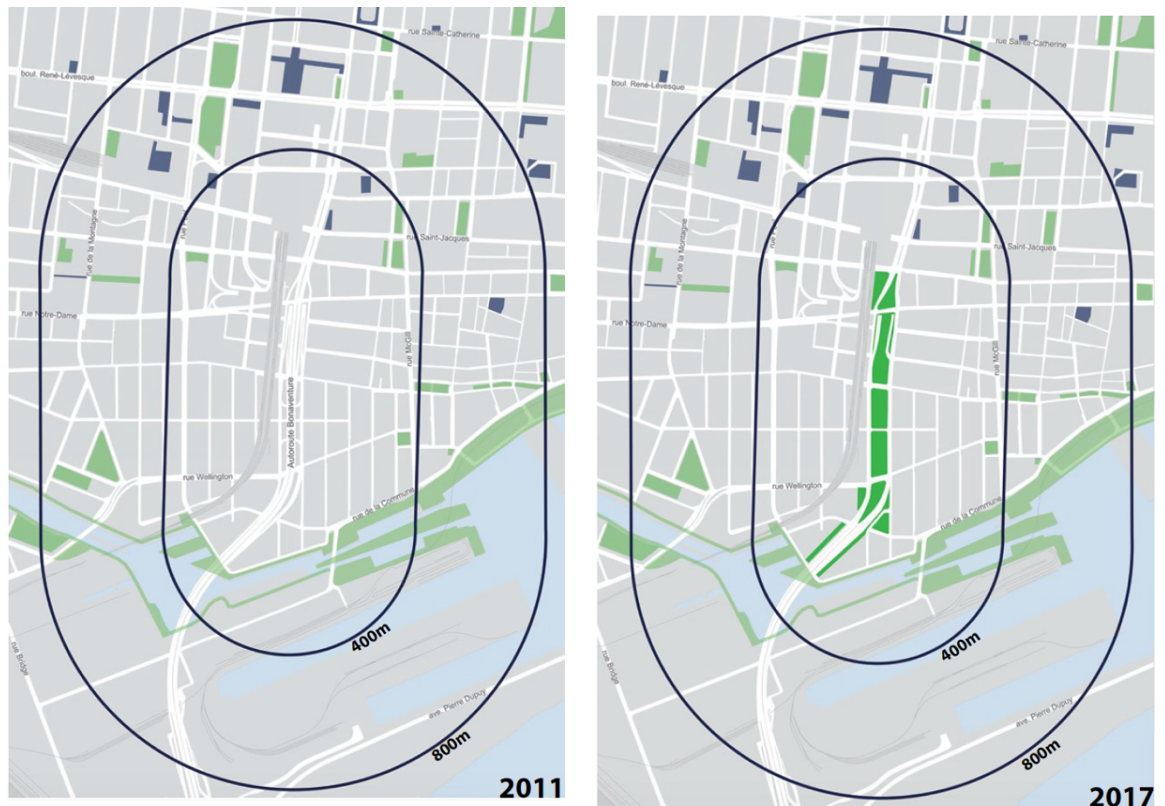


Figure 47 :
Evolution des
espaces publics
entre 2011 et 2017,
Source : Ville de
Montréal

De plus à Montréal, dans la première phase du projet de transformation de l'autoroute Bonaventure, il était question de construire l'intégralité de l'îlot central. Après les consultations publiques, les nombreux pourparlers et réflexions en interne, la décision a été prise de ne pas reproduire la même erreur. L'autoroute Bonaventure créait déjà une rupture dans le paysage urbain et entre les quartiers adjacents. « Pourquoi reconstruire quelque chose d'aussi imposant qui risque de produire le même effet ? »⁸⁷. Si l'îlot central avait été bâti, la rupture créée par les édifices aurait été encore plus importante, car le projet prévoyait la construction de tours à condo et de bureaux d'une trentaine d'étages. De plus, ces immeubles auraient entraîné un surplus de circulation et engendré de la congestion supplémentaire. C'est pourquoi entre 2013 et 2014 la décision de modifier le projet a été approuvée par la municipalité. Dans un même temps, le maire a confirmé qu'à la place ce serait des lieux publics, supposés être temporaires au départ, mais qui finalement seront définitifs.

Dans la cité phocéenne, les espaces publics se sont matérialisés sous forme de grandes esplanades majoritairement minérales accueillant néanmoins un peu de végétation. Ils sont également devenus le support de grands équipements publics et de galeries commerçantes. Les

⁸⁷ *Propos recueillis par Monsieur Etienne Couillard lors de l'entretien réalisé le 29 Novembre 2018 dans les locaux de la ville de Montréal*

principaux espaces publics ayant vu le jour en même temps que le boulevard urbain sont l'esplanade Jean-Paul II (la Major), les promenades Robert-Laffont (J4) et Louis Brauquier (Fort St-Jean), la réhabilitation de la place de la Joliette, l'espace des Voûtes et la Place Henri Verneuil. Ils occupent une surface respective de 21 200 m², 50 000m², 10 000m², 7 000m² et 7 200m². À titre de comparaison, le parvis de la Défense mesure 36 000m², soit 14 000m² de moins que les deux nouvelles promenades (Robert-Laffont et Louis Brauquier) créés sur la façade maritime nord de Marseille. Ces 5 lieux publics totalisent donc une superficie de quasiment 100 000m² (95 000m²). Aujourd'hui, à Marseille ces nouveaux espaces publics adjacents au boulevard, sont parmi les plus importants du centre-ville.

À Montréal, c'est un unique îlot central de 24 000m² entièrement végétalisé et aménagé avec des éléments sportifs, récréatifs, paysagers, culturels, de partage, etc. qui a vu le jour. À titre de comparaison, la taille des Jardins du Palais-Royal à Paris et la Rose Fitzgerald Kennedy Greenway de Boston occupent une superficie respective de 20 000 m² et 150 000 m². Ce nouvel aménagement est donc légèrement plus grand que le jardin parisien, mais néanmoins plus petit que le parc linéaire de Boston, référence en la matière. À Montréal, le constat est similaire à Marseille, cet îlot central constitue l'un des espaces publics les plus importants de tout le secteur avec ceux aménagés le long du canal de Lachine plus au sud.

Des espaces publics soignés et valorisés accolés aux boulevards urbains

Le principal espace public marseillais, composé des promenades Robert-Laffont et Louis Brauquier, est unique en son genre du fait de sa grandeur, mais également de sa constitution. Totalement libérée des voies de circulation et des hangars maritimes, l'immense esplanade, aménagée avec de grands équipements culturels et la mise en valeur du Fort St-Jean, a réussi à regagner de l'espace sur la mer.

L'esplanade du J4, rebaptisée Promenade Robert-Laffont dans le cadre de l'opération Euroméditerranée, est un ancien domaine public maritime longtemps occupé par un immense hangar lié au complexe industrialo-portuaire de Marseille. Gagné sur la mer le môle du J4 été encore dédié à l'activité portuaire jusqu'au début des années 2000. Implantée dans le sillage des Marseillais depuis tellement d'années, l'esplanade continue d'être familièrement appelée J4. En 1997, le hangar et ses annexes ont été démolis et pendant plus de 10 ans des aménagements provisoires occupent l'espace afin d'anticiper la reconversion du site. Durant ces quelques années de transition, le site a servi à la fois d'espace public à disposition des Marseillais et de lieu d'accueil pour des événements sportifs, culturels, mais aussi des cirques.

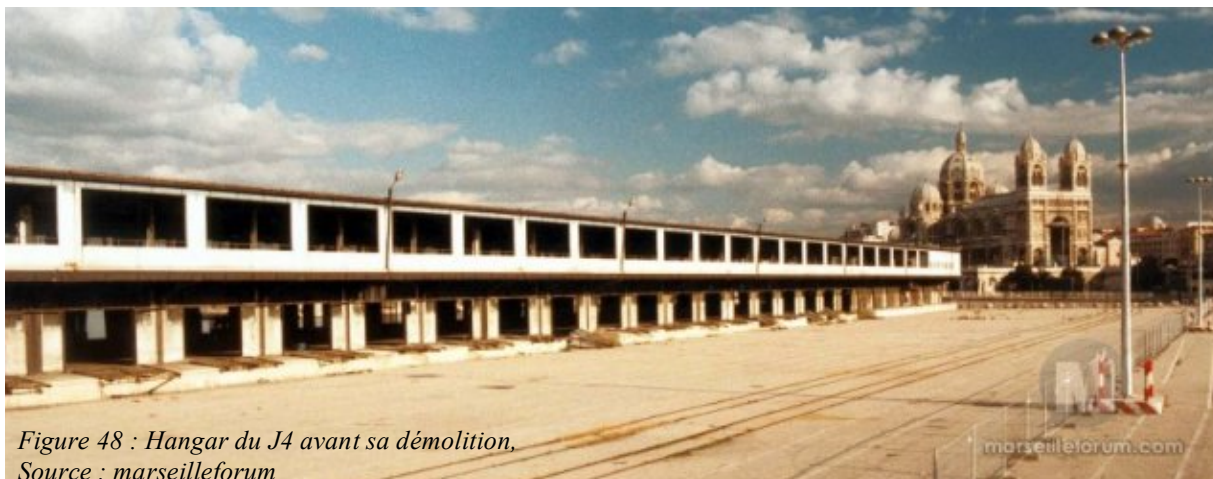


Figure 48 : Hangar du J4 avant sa démolition,
Source : marseilleforum

La promenade autour du Fort St-Jean n'existait pas et la forteresse présente depuis le XIIe siècle se trouvait en mauvais état. Elle a donc été rénovée dans le cadre projet Euroméditerranée au début des années 2000.

Après moult réflexions et propositions, un programme ambitieux est fixé pour transformer ce vaste espace qui s'étend de l'ancien môle J4 au Fort Saint-Jean :

- création de grands équipements culturels : le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée et la Villa Méditerranée
- création de deux darses pour remettre en eau l'immense espace public
- aménagement de l'esplanade du J4
- aménagement de la promenade Louis Brauquier autour du Fort Saint-Jean

Les principaux objectifs du projet sont ainsi de créer une continuité entre la ville et la façade maritime, de rétablir un accès direct à la mer sur cette partie de la façade nord de la cité phocéenne et de mettre en service de nouveaux équipements culturels majeurs. L'espace public du J4 et celui du Fort Saint-Jean ne forment ainsi plus qu'un immense espace public en bord de mer. En effet cet ensemble continu s'étend de la Promenade Robert-Laffont à la promenade Louis Brauquier sans coupure. Les deux espaces sont connectés par un cheminement piéton au bord de l'eau et sur le boulevard Euroméditerranée ainsi que par une passerelle reliant le Fort St Jean au Mucem.

Cet immense espace public ouvert sur la mer, composé en réalité de deux promenades, propose une surface de vie de 50 000 m². Livré en 2013 et inauguré en 2014, ce double projet a ainsi permis de reconquérir le front de mer dans cette partie nord de la cité phocéenne.

Les travaux et aménagements les plus importants ont eu lieu sur l'ancienne jetée accueillant les activités portuaires. La promenade Robert-Laffont a fait l'objet de travaux de réhabilitation de la digue du J4 endommagée pendant les bombardements de 1944. Ces travaux comprennent également l'aménagement de « la digue avec un quai bas d'embarcation pour des bateaux d'exception »⁸⁸ et une promenade piétonne aménagée en front mer.

La construction des imposants édifices du Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée ainsi que de la Villa Méditerranée, rappellent les installations portuaires qui occupaient anciennement l'espace. Le Mucem et la Villa méditerranée, utilisées comme salles de congrès et de conférences, ne sont plus uniquement de simples galeries d'art ou salles d'expositions, mais bien des éléments architecturaux à part entière. Ils font aujourd'hui partie des incontournables du centre de Marseille et de sa façade maritime.

L'esplanade du J4 en continuité avec la place de la basse Major ou des voûtes de la Major constitue « l'espace transversal le plus emblématique du lieu »⁸⁹. Ce nouvel espace public en front de mer, croise à la fois l'échelle portuaire, avec les grands équipements culturels et les usages urbains, convoités par les Marseillais et les touristes. Cette vaste esplanade minérale accueille régulièrement des événements, à l'image du Summer Festival de Marseille. L'esplanade publique a été aménagée volontairement de façon sommaire à la fois aérée et

⁸⁸ *Esplanade J4, Promenade Robert-Laffont, Dominique Milhereou, tourisme-marseille*

⁸⁹ *Ibid*

équipée avec du mobilier urbain, un revêtement de qualité, quelques arbres et une grande roue. Monsieur Sorrentino a souligné qu'il faut porter une « attention toute particulière sur l'espace public et urbain, car c'est ce qui fait la qualité d'usage, la qualité de vie »⁹⁰.

Afin de garder une « perspective ouverte »⁹¹ sur la mer, l'ensemble des bâtiments et infrastructures sont concentrés sur la partie nord de l'esplanade. Seuls quelques abris et arbres subsistent du côté nord, mais n'obstruent absolument pas la vue. Cette nouvelle promenade Robert-Laffont, a ainsi permis de créer un couloir ou percée visuelle à travers l'ancien complexe industrialo-portuaire.

Sur cette esplanade, des bassins méditerranéens ou darses ont également été aménagés. Ces darses ont tout d'abord permis de remettre en eau une partie du Fort St-Jean, comme c'était le cas jusqu'au début du XXe siècle, époque à laquelle « le site a été remblayé » pour créer l'esplanade industrielle du J4. Ils ont aussi permis de créer un point d'eau calme sur cet espace très minéral, accessible à tous les usagers. Enfin l'espace ouvert sur le front de mer, permet aux navires de petite taille de venir s'amarrer. Des événements sont également organisés comme « des expositions de bateaux patrimoniaux, des régates, des joutes ou des spectacles aquatiques »⁹². Ces darses aménagées en forme de « L » sont ainsi divisées en 2 ensembles, une darse ouest entre la digue du J4 et le Mucem et une darse est entre les nouveaux équipements culturels et le Fort Saint-Jean.



Figure 49 : Darse avec au second plan le fort St-Jean, Source : Pierre-Jean Pillonnet

De l'autre côté des darses, la promenade Louis Brauquier a été aménagée et permet de circuler autour du Fort St Jean. Ces travaux ont permis au fort de retrouver sa configuration d'origine et de faire réapparaître « le parapet le long de la mer »⁹³. Les Marseillais peuvent aujourd'hui se promener au pied du fort Saint-Jean, les pieds dans l'eau, mais sans pouvoir faire un tour complet.

Ce nouvel espace public unique, jouit d'une localisation inédite puisqu'il se trouve cerné par des bâtiments et lieux emblématiques tels que le Vieux-Port, le Fort St Jean, le Palais du Pharo ou encore la Cathédrale de la Major. Il constitue aujourd'hui un haut lieu du tourisme

⁹⁰ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

⁹¹ *Esplanade J4, Promenade Robert-Laffont, Dominique Milhereou, tourisme-marseille*

⁹² *Ibid*

⁹³ *Ibid*

marseillais. Avec tous les aménagements réalisés dans le cadre d’Euroméditerranée, dont le boulevard urbain constitue l’élément central et fédérateur, cet espace est devenu l’un des plus beaux lieux de la cité méditerranéenne et il a permis de concevoir une entrée de ville digne des plus grandes métropoles mondiales.



*Figure 50 : Promenade Robert-Laffont et Louis Brauquier vue du ciel,
Source : présentation powerpoint A. Sorrentino*

Pour en finir totalement avec l’imaginaire des anciennes représentations d’une entrée de ville complexée par des kilomètres de bétons, le boulevard et ses espaces publics ont été végétalisés. Afin de rendre cet axe beaucoup plus agréable, les urbanistes ont procédé à un verdissement de l’espace urbain d’entrée de la cité phocéenne. Cette végétation exclusivement méditerranéenne, est composée de plus de 650 arbres, 19 000 arbustes et 65 400 végétaux plantés tout le long du boulevard. Le verdissement d’un espace urbain est quelque chose d’essentiel et selon Yves Lion, « planter c’est toujours magique, ce n’est jamais raté »⁹⁴.

À noter, qu’un élément particulier a été mis en place dans l’espace public du boulevard urbain, l’ouverture de galeries et centres commerciaux. Le plus significatif et quelque peu controversé est l’ouverture du centre commercial des Terrasses du Port. Cet immense complexe accueille aujourd’hui plus de 170 boutiques et restaurants, réparti sur 54 000 m² de surface. Il voit transiter environ 15 millions de visiteurs par an depuis son ouverture. Avec son immense terrasse de 2 600 m², offrant un point de vue unique sur le port et la mer, le centre commercial est devenu un lieu apprécié des Marseillais et des touristes.

Tous ces aménagements d’espaces publics, réalisés grâce à une redistribution équitable, ont permis de recréer un secteur unifié tout autour du boulevard urbain, allant jusqu’au bord de l’eau. Les barrières entre les espaces ont disparu, notamment entre la ville et le port. Monsieur Sorrentino a ainsi déclaré que « ce boulevard est symbolique de ce décloisonnement entre la ville et le port »⁹⁵.

⁹⁴ *Propos tenues dans le documentaire : Marseille, le réveil d’une ville, proposé par Demain! et On Stage*

⁹⁵ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l’entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d’Euroméditerranée*

Ces nouveaux espaces publics, directement ouverts sur la façade maritime, ont également rendu l'espace aux mobilités douces et notamment aux piétons. Monsieur Renaud Muselier, homme politique marseillais, a souligné que « ce projet est une solution qui sert Marseille. Le travail fait en amont est tout à fait remarquable. Je me souviens en 1995, quand j'étais président d'Euroméditerranée, on avait un rêve : redessiner tout le littoral. Depuis, on a abattu toutes les barrières et frontières pour rendre la mer aux Marseillais »⁹⁶.

Le boulevard urbain constitue donc l'élément qui a permis d'unifier l'ensemble du quartier et ses espaces publics et d'ouvrir la ville sur la mer.

À Montréal, le projet de lieu public de l'axe central a été pensé comme un assemblage de plusieurs concepts superposés :

- deux œuvres d'art monumental
- une séquence de points d'intérêts
- des jeux de topographie
- une opération de verdissement
- la mise en valeur de la trame historique

Le premier est la mise en perspective de deux œuvres d'art face à face, chacune respectivement située aux extrémités sud et nord de l'espace central. Celle située au Sud est un prêt d'un mécène québécois de 25 ans à la ville de Montréal. C'est la municipalité qui a choisi l'artiste, financé le transport et l'installation de l'œuvre. « Source », de l'artiste espagnol Jaume Plensa représente des racines qui sortent du sol mettant en scène selon son créateur « un entrelacement aléatoire de lettres tirées des alphabets latin, grec, chinois, arabe, cyrillique, hindi, hébreu et japonais, qui donne corps à un personnage monumental en position assise ». « Source » représente ainsi la richesse du multiculturalisme de la cité Montréalaise.

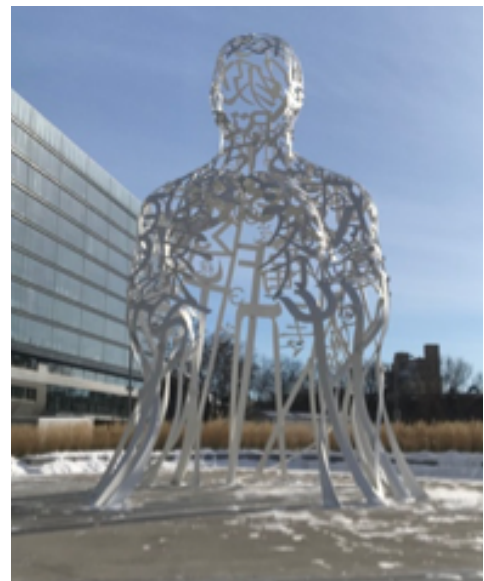


Figure 51 : « Source » - Jaume Plensa,
Source : Pierre-Jean Pillonnet

L'œuvre située à l'extrémité nord est le fruit du plus important concours d'art public organisé par la Ville de Montréal (plus de 1,5 million de dollars de budget). L'artiste québécois Michel de Broin remporta le concours et son œuvre « Dendrites » fut installée sur l'axe central. Ce projet représente un legs dans le cadre du 375e anniversaire de la fondation de Montréal. Elle se situe sur la nouvelle place de l'Aviation-Civile-Internationale inaugurée afin d'honorer et de rappeler la présence de l'OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale, rattachée à l'ONU. Le monument construit en acier rappelle le passé manufacturier du secteur et représente

⁹⁶ *L'avenir du J1 se dévoile : hôtel, restos, piscine, escalade, e-sport, spectacles... et économie, Loïs Elziere, made in Marseille*



selon l'artiste « un mélange entre les neurones et les arbres permettant de mettre l'accent sur le rapport entre l'œuvre, le corps des participants et l'environnement ». L'ouvrage joue également sur les rapports d'échelle et le point le plus haut situé à environ 8 mètres rappelle la présence de l'Autoroute Bonaventure. Pour l'ancien maire, Denis Coderre, cette œuvre est « une vitrine sur la créativité montréalaise ».

Figure 52 : « Dendrites » - Michel de Broin, source : Pierre-Jean Pillonnet

Le second concept pensé dans la réalisation de ce projet est la mise en place d'une séquence de points d'intérêts. Ce cheminement est notamment composé d'espaces sportifs : table de ping-pong, aire de musculation, d'un terrain de jeux pour enfants, d'un jardin pédagogique, d'un jardin pluvial, de mobilier urbain : bancs, chaises longues, fontaines, tables de pique-nique, d'une aire d'exercice canin, des deux œuvres d'art et de stationnements vélos (voir annexe). De plus, les architectes-urbanistes ont tenté dans ce projet d'améliorer le paysage urbain en ouvrant de nouvelles perspectives et visions vers le centre-ville, mais également vers les activités portuaires.

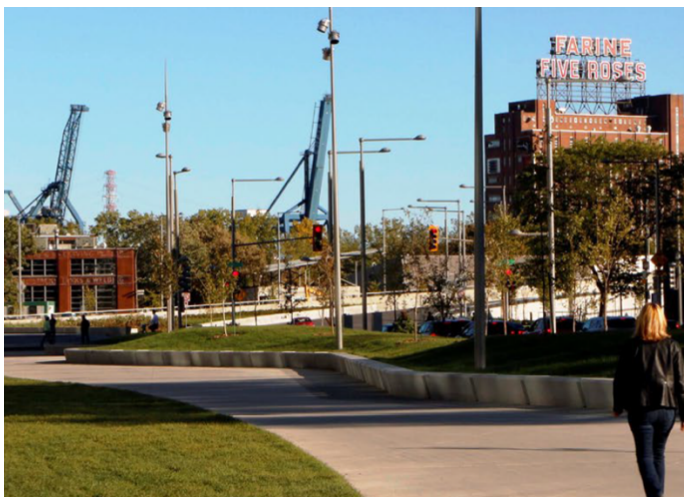


Figure 53 : Amélioration des perspectives vers les industries, le port de Montréal et le centre-ville, Source : Ville de Montréal, Pierre-Jean Pillonnet

Les troisième et quatrième concepts imaginés dans la réalisation du projet de transformation de l'autoroute Bonaventure sont la création de jeux de topographie et de verdissement du secteur central. L'objectif était de créer un axe central dynamique à travers le jeu de la topographie. Selon Monsieur Couillard, ce dynamisme avait pour mission de rappeler le passage de l'autoroute Bonaventure. De ce fait, il existe aujourd'hui un petit monticule sur la partie ouest

du terre-plein central. Ce point particulier a fait l'objet de multiples analyses et réunions auprès de la population locale. La crainte des citoyens était que ces monticules soient trop hauts et que cela provoquerait un sentiment d'insécurité. La décision a donc été prise de les faire quelques centimètres au-dessus du niveau du sol.

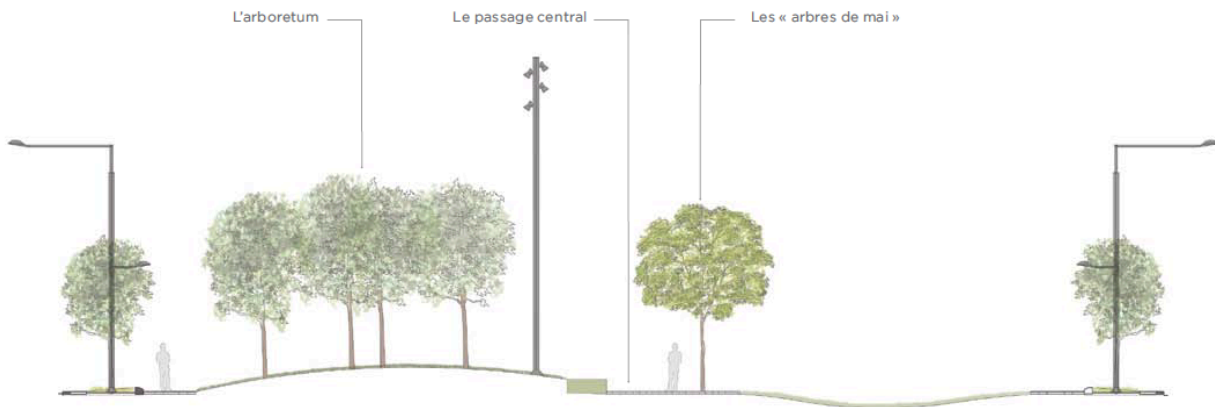


Figure 54 : Coupe de l'îlot central avec sur la gauche l'arboretum ou monticule, source : Ville de Montréal

L'environnement a lui aussi été pris en compte dans ce projet de boulevard. Afin de verdier le secteur au maximum, en plus de la pelouse qui recouvre la quasi-totalité de l'îlot central, 300 arbres et 130 000 arbustes et vivaces ont été plantés. Un jardin pluvial composé de plantes absorbantes a été mis en terre qui favorise l'écoulement de l'eau et évite les inondations.

Comme nous l'avons vu précédemment, il y avait une pénurie de lieux publics, en particulier d'espaces verts. Monsieur Coderre a même déclaré avant la réalisation du projet qu'il y avait « un problème d'espaces verts dans le secteur et que cela permettrait de répondre aux demandes de la population ». Le maire du sud-ouest, Benoît Dorais, semblait du même avis : « il y a un manque incroyable d'espaces verts dans le faubourg des Récollets et Griffintown »⁹⁷. La constitution d'une trame verte sur l'îlot central a donc permis de combler ce manque prenant d'espaces verts. De plus, cette végétation a amélioré l'environnement urbain des habitants notamment la qualité de l'air et la réduction des îlots de chaleur.

Enfin le dernier concept mis en place dans l'élaboration de ce projet de boulevard urbain est la mise en valeur de la trame historique urbaine : Le plan orthogonal typique des villes nord-américaines. L'objectif était de garder la trame initiale du projet de l'autoroute Bonaventure des années 1960. Les voies de circulation, qui se situaient de part et d'autre du viaduc, sont à quelque chose près au même endroit. Le viaduc, lui, a été remplacé par l'îlot public central de même taille. Afin de rappeler les éléments autrefois présents dans le paysage urbain, l'autoroute Bonaventure, la rivière Saint-Pierre et le canal des Sulpiciens, la ville de Montréal a installé des pancartes explicatives. Ces éléments sont un clin d'œil au passé et à l'histoire montréalaise.

Pour terminer, le cheminement pavé central, légèrement sinueux permet d'unifier tous ces éléments entre eux et le parcours est ceinturé par les deux œuvres monumentales qui se font face.

⁹⁷ journalmetro.com

Selon Sylvain Ouellet, conseiller à la ville de Montréal le secteur Bonaventure « a été repensé afin de changer une ancienne autoroute en un boulevard urbain convivial et sécuritaire. Ce secteur est devenu un lieu de loisirs et de rencontres où la verdure et les arts ont une place de choix ». Les espaces publics et espaces verts ont fait l'objet d'une attention particulière entre les voies de circulation, au centre de l'îlot. Le corridor en majorité vert n'a pas été laissé au hasard puisque tout y a été soigneusement pensé ; une topographie dynamique, la mise en place de mobilier urbain et aménagements, la préservation de la trame historique et des cours d'eau, et l'installation d'œuvres d'art.

Martin Coiteux, ancien ministre responsable de la région de Montréal a souligné en 2017 lors de l'inauguration du Boulevard Robert-Bourassa qu'avec « le Projet Bonaventure, un investissement majeur auquel le gouvernement du Québec a contribué, Montréal est plus agréable et plus accessible à la fois pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes ».

Cette seconde sous partie nous a donc permis d'analyser comment les municipalités avaient réussi à recréer du lien entre les différentes parties de la métropole : à Marseille entre la ville et le port, et à Montréal entre plusieurs quartiers.

Pour ce faire, un rééquilibrage de l'espace a été réalisé, au profit des mobilités douces. Que cela soit à Marseille ou à Montréal, les piétons sont maintenant maîtres des $\frac{3}{4}$ des espaces du boulevard urbain.

Ce gain de place a également été rendu possible avec la création d'immenses espaces publics exclusivement réservés aux déplacements doux. Ces nouveaux espaces publics disposés autour ou au centre des boulevards urbains se sont matérialisés différemment entre les deux métropoles d'études. À noter que les espaces publics de la cité phocéenne sont plus grands et plus nombreux, car le projet a pu s'étendre davantage en récupérant certains espaces comme l'ancien môle du J4. À Montréal cela n'a pas été possible, la majorité des espaces alentours se compose de condos souvent privatisés.

Dans la cité phocéenne ou la métropole québécoise, le projet Euroméditerranée et Bonaventure ont ainsi créé un espace unifié dans la ville, autrefois fracturé par les autoroutes et les complexes industrialo-portuaires. Ces nouvelles configurations d'entrée de ville, composées d'un boulevard urbain étroitement lié aux espaces publics, ont permis à Marseille de reconquérir sa façade maritime et à Montréal de retisser des liens interquartiers.

Ces boulevards urbains ont donc constitué l'élément fédérateur de tous les espaces publics à proximité et sont ainsi devenus des lieux incontournables des deux métropoles. « Ces boulevards ont rendu très perceptibles, très visibles et utilisables tous les changements urbains qui étaient dans l'ADN »⁹⁸ des projets Euroméditerranée et Bonaventure.

⁹⁸ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

3.3 Vers de nouvelles perspectives afin de combler les quelques carences de ces projets réussis et mondialement reconnus

La manière dont Marseille et Montréal ont conçu leur boulevard urbain, à travers la mise en place d'une architecture de voie particulière et la création d'espaces publics aux dimensions et fonctions diverses, diffère donc réellement. Ces deux boulevards, porte d'entrée métropolitaine, sont aujourd'hui assimilés à la ville et font partie intégrante du tissu urbain.

Projets inaugurés en 2013 et en 2017, les transformations des autoroutes A55 et Bonaventure ont été reconnues comme deux projets réussis. Précurseurs dans leur domaine, les deux boulevards urbains français et montréalais ont reçu différentes distinctions.

Il n'en reste pas moins que ces deux axes ont encore quelques lacunes à combler. L'idée de les relever et d'imaginer ce qui pourrait être mis en place pour les améliorer davantage.

Des projets réussis et récompensés

Tout d'abord, les calendriers ainsi que les budgets, de 170 millions d'euros et 142 millions de dollars ont tous deux été respectés. À noter que le boulevard marseillais a été financé par l'ensemble des partenaires d'Euroméditerranée. Tandis que celui de Montréal a été pris en charge, à hauteur de 103.6 millions de dollars par la ville et le reste a été financé par la province québécoise. Selon Monsieur Couillard, le projet québécois aurait même coûté moins cher que prévu et il resterait des fonds afin de mener d'autres actions pour améliorer le projet Bonaventure.

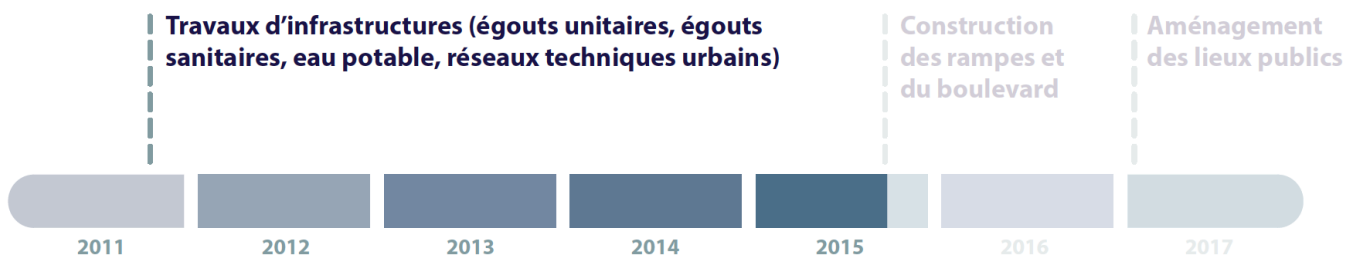


Figure 55 : Calendrier du projet Bonaventure,
Source : Ville de Montréal

Les deux municipalités souhaitaient des projets qui permettent d'avoir une entrée de ville plus conviviale, moderne et fonctionnelle, c'est donc chose faite. Monsieur Sorrentino et Monsieur Couillard ont tous deux notifié qu'environ 99% des projets prévus au départ avaient été réalisés.

Les deux municipalités marseillaise et montréalaise se sont donc félicitées de ces réalisations. Comme le montrent les images ci-dessous, les projets finaux (images de droite) sont totalement en accord avec la maquette et l'image de synthèse réalisées lors de l'élaboration des plans (image de gauche).



Figure 56 et 57 : Maquette et photo du projet Euroméditerranée mettant en avant le respect du programme, source : Pierre-Jean Pillonnet, bureau Euroméditerranée

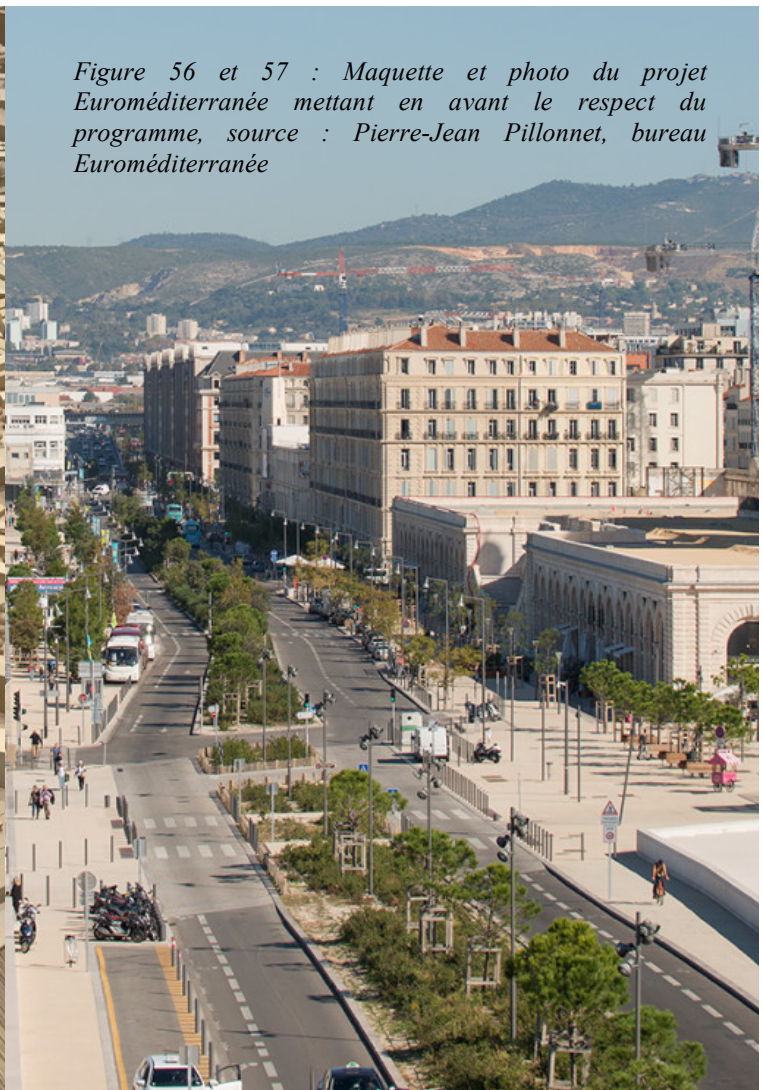


Figure 58 et 59 : Images de synthèse et photo du projet Bonaventure mettant en avant le respect du plan d'action, source : Ville de Montréal



Ces deux projets sont également des réussites, car ils ont su écouter et mettre en application la volonté et les besoins des usagers. Des entrées de villes sous l'emprise d'autoroutes urbaines vétustes et influencées par d'immenses complexes industrialo-portuaires ne satisfaisaient personne.

Ces transformations ont ainsi permis de rendre ces espaces aux usagers les plus sensibles et aux riverains marseillais et montréalais qui se sont empressés de les reconquérir. À Marseille la population peut désormais profiter du centre-ville et s'approprier une partie de la façade maritime nord, tandis que les Montréalais peuvent eux se déplacer sans trop de contraintes entre les quartiers et également profiter d'un nouvel espace vert en plein centre-ville. Ces projets répondaient à un besoin pressant des populations présentes sur place. Aujourd'hui, la population autour fréquente les lieux et il y a une certaine appropriation de ces territoires qui n'existait pas auparavant. Ces dynamiques risquent de s'accroître dans les années à venir, avec la mise en place de nouveaux espaces publics à Marseille et avec les programmes de tours à condos qui sont en train de voir le jour à Montréal.

Ces évolutions ont également tenu compte des automobilistes, les usagers les plus réticents. À Marseille, la circulation de transit n'a pas réellement été touchée puisqu'elle circule en souterrain et est relativement fluide. Les automobilistes québécois, très critiques au départ du projet Bonaventure, pensaient qu'ils « perdraient du temps » et que leur trajet serait « plus long » qu'avant. Mais en réalité, comme l'a expliqué Monsieur Couillard, les temps de parcours sont identiques ou ont augmenté de « deux minutes maximum ».

Ajoutées à la réussite des projets à la fois pour les usagers, les riverains et les municipalités, les transformations des autoroutes d'entrée de ville en boulevard urbain ont été reconnues et récompensées à multiples reprises. Ils ont notamment reçu bon nombre de certifications et récompenses.

En 2004, la ville de Marseille se porte candidate pour devenir la capitale européenne de la culture 2013. L'organisation Marseille-Provence 2013 ou MP2013, créée à l'occasion, est désignée en 2008 pour accueillir cet événement culturel.

Dans le cadre de cette manifestation européenne, des infrastructures culturelles et des quartiers sont rénovés à l'image du musée d'Histoire de Marseille, de l'espace du Vieux-Port ou encore de la Friche Belle de Mai. De nouveaux éléments sont construits spécialement pour l'événement comme le Mucem ou la Villa Méditerranée.



Figure 60 : Marseille Capitale Européenne de la culture, source : marseille-provence2013.fr

Indirectement, cet événement a accéléré certains projets initiés par l'établissement public, tel que la finition de la porte d'entrée de la cité phocéenne composée du boulevard urbain Euroméditerranée et de ces espaces publics : l'esplanade Jean-Paul II (la Major), les

promenades Robert-Laffont et Louis Brauquier, la réhabilitation de la place de la Joliette, l'espace des Voûtes ou encore la Place Henri Verneuil. Cette partie du centre-ville ouvert sur la mer devait ainsi constituer le cœur de l'événement et permettre à la cité phocéenne de rayonner dans toute l'Europe.

Marseille a donc été en partie récompensée en étant désignée capitale européenne de la culture 2013, avec son programme de renouvellement urbain.

En 2015, le boulevard urbain Euroméditerranée a décroché le prix du meilleur projet de rénovation urbaine ou l'award "Best Urban Regeneration project". Ce titre décerné au MIPIM ou Marché International des Professionnels de l'Immobilier tenu chaque année à Cannes, récompense le meilleur projet de requalification d'un secteur de ville. C'est une récompense particulièrement prestigieuse que Marseille vient de conquérir, car la compétition est internationale. Le boulevard Euroméditerranée était notamment, cette année-là, en concurrence directe avec le Parc Olympique Queen Elizabeth de Londres.



Figure 61 : La remise des prix à Cannes, Source : Euroméditerranée

D'autres récompenses sont venues garnir le palmarès du projet, notamment les équipements culturels et commerciaux qui occupent l'espace. En 2015, le Mucem reçoit le « Prix du Musée » ou « European Museum of the Year Award », décerné par le conseil de l'Europe. Ce dernier a choisi le musée marseillais pour son « concept original », son cadre « époustouflant » et son « architecture exceptionnelle »⁹⁹.

De plus en 2014, les Terrasses du Port se sont vues récompenser en remportant le prix du « meilleur projet de régénération urbaine ». Ce prix a été délivré lors des Mapic Awards ou Marché International de l'Implantation Commerciale et de la Distribution tenu également à Cannes.

Les Terrasses du Port, remportent également en 2015 le prix de la « meilleure création d'un centre commercial » qui est décerné par le Conseil National des Centres Commerciaux ou CNCC.

⁹⁹ *assembly.coe.int*

Enfin, Marseille a fait son apparition dans le top 10 mondial des villes de bord de mer selon le National Geographic. La revue américaine justifie ce choix notamment par la présence du Mucem qu'il qualifie de « superbe » et par la qualité des espaces publics mis en place sur le front de mer.

L'ouvrage québécois a notamment obtenu :

-Certification Sites Green Business Certification Inc. (GBCI). C'est la première fois qu'une infrastructure canadienne reçoit cette distinction. Cette distinction reconnaît la durabilité des aménagements paysagers d'un projet urbain

-Certification LEED : Leadership in Energy and Environmental Design. Distinction attribuée au respect des normes de construction durable avant, pendant et après le projet

-Prix Elixir 2017 Project Management Institute (PMI) Montréal. Récompense attribuée aux projets prenant en compte les parties prenantes dans un milieu très urbain ou une multitude d'acteurs sont présents

-Prix d'excellence en urbanisme 2018 – « Design Urbain » Institut Canadien des Urbanistes (ICU). Certification qui salue la qualité et l'innovation d'un projet urbain au Canada

-Grand prix d'excellence en transport 2018 – « Infrastructures » Association québécoise des Transports (AQTR)

-Prix de réalisation en transports urbains durables, Association des Transports du Canada (ATC)

-Mention du Jury : Grand Projet d'Urbanisme – Prix INOVA 2018 Institut de Développement Urbain du Québec (IDU). Prix attribué aux projets qui soutiennent le développement immobilier d'un territoire

-2018 Downtown Achievement Award – Pinnacle Award – « Public Space » International Downtown Association (IDA). Prix qui a été décerné pour la qualité des espaces publics réalisés

Les projets du boulevard urbain Euroméditerranée et Robert-Bourassa sont une première dans la région PACA et au Québec, mais également dans leurs pays respectifs : la France et le Canada. Ce sont les premiers projets d'envergure à voir le jour et les municipalités espèrent qu'ils serviront de modèle et qu'ils inspireront les autres métropoles françaises et canadiennes. Paris et Lyon ont en tête la création de projets de boulevards urbains dans leur périmètre métropolitain, mais pour le moment ce ne sont que des idées. Paris espère ainsi un jour couvrir son périphérique et créer un boulevard urbain circulaire tout autour de la capitale. Lyon est également en train d'imaginer un projet de boulevard urbain pour apaiser une partie de son

périphérique. Les municipalités de Toronto et de Vancouver ont toutes les deux en tête des projets similaires, mais rien de concret n'a encore été réalisé. À Toronto, on s'active sur le projet de démolition de l'autoroute Gardiner, tandis qu'à Vancouver, la proposition de transformation du Georgia & Dunsmuir Viaducts en espaces verts et résidentiels est à l'étude.

La Ville de Montréal souhaite maintenant que le projet Bonaventure fasse partie des « Models Cities » initié par le Congress for the New Urbanism. Cette distinction permet de mettre en lumière « the potential impacts and benefits of urban highway removal »¹⁰⁰. C'est une sorte de prix qui permettra au projet d'être reconnu et de rayonner dans le monde entier comme cela a été le cas pour Paris avec la transformation du « Pompidou Expressway » en espace piéton, projet initié en 2002. Marseille a peut-être aussi le souhait d'intégrer ce réseau relativement fermé des « Modeles Cities » ?



Figure 62 : Logo du CNU,
Source : CNU.org

Ces projets, ayant respecté la volonté des citoyens, ont donc très bien été reçus par les locaux marseillais et montréalais. Ces initiatives ont également été une réussite au niveau de la reconnaissance régionale et provinciale, nationale et internationale, avec l'obtention de multiples prix et distinctions.

Les limites et ajustements envisageables pour ces deux « pièces urbaines »¹⁰¹

Les projets maintes et maintes fois récompensés et reconnus, présentent néanmoins quelques défauts qui seront mis avant dans cette partie. Quelques visions et desseins de l'évolution des projets, proposés par les municipalités, seront également présentés.

Tout d'abord, la première et principale limite de ces deux projets est la place donnée à l'automobile qui est encore très importante.

À Marseille comme nous l'avons vu, en surface, le boulevard et ses aménagements ont permis d'exclure en partie la voiture, en ne conservant que 2 ou 3 voies dans la grande majorité du boulevard. Les externalités que les automobiles entraînaient, nuisances sonores, olfactives, visuelles et pollution de l'air ont donc disparu. Néanmoins, cet aménagement a seulement résolu une partie du problème puisque l'A55 continue de circuler, mais à quelques mètres sous terre. L'omniprésence automobile n'est donc pas supprimée, mais simplement détournée.

À Montréal, le problème est similaire sauf qu'aucune des 9 voies ne circule en souterrain. Les externalités négatives évoquées plus en amont, bien que fortement réduites avec cette nouvelle

¹⁰⁰ *cnu.or*

¹⁰¹ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

configuration d'entrée de ville, sont encore bel et bien présentes. Monsieur Couillard a expliqué qu'il « fallait composer avec la réalité et que du jour au lendemain nous ne pourrions pas passer de 12 voies à 2 ou 4 voies »¹⁰². Il a aussi ajouté que « dans le concept c'est ce qu'il faudrait mettre en place »¹⁰³, mais que l'implantation de 4 voies restait un projet utopique dans le contexte actuel montréalais. L'objectif était de permettre aux nouvelles voies de contenir les flux automobiles de l'ancienne autoroute Bonaventure. Certes, le nombre de voies a été diminué, mais le corridor d'entrée du centre-ville de Montréal reste encore très emprunté par les automobilistes.

De plus, malgré la réduction du nombre de voies et la mise en place d'aménagements pour réduire et contrôler les flux routiers, la congestion reste encore très présente, notamment dans l'entrée de ville de la cité québécoise.

À Marseille, le problème de congestion était surtout présent en amont du tunnel de la Joliette et au niveau de la transition autoroute-boulevard, en face des Terrasses du port. Néanmoins, dans ce cas-ci, il faut davantage parler de trafic chargé plutôt que de réelle congestion routière. Ces problèmes de circulation subviennent majoritairement aux heures de pointes notamment celles du soir.

À Montréal, le boulevard Robert-Bourassa se trouve également confronté à des problèmes de congestion. Malgré le fait que le nouvel axe urbain soit moins congestionné que son prédécesseur, comme l'a évoqué Monsieur Couillard, la circulation automobile reste encore problématique à certains moments de la journée, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Durant le reste de la journée, nous avons pu constater, lors de visite urbaine, que le trafic restait encore très chargé sur cet axe de circulation entre, poids lourds, autobus et automobiles. De plus, cette congestion touche davantage la voie en direction du centre de la ville.



*Figure 63 : Photo des automobilistes pris dans la congestion en direction du centre-ville de Montréal,
Source : Pierre-Jean Pillonnet*

¹⁰² *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

¹⁰³ *Ibid*

Afin de répondre efficacement à ce problème de trafic, la Ville de Montréal se tourne vers les transports en commun et mise sur un report modal. Un projet d'envergure en cours de réalisation, le REM ou Réseau Métropolitain Express, devrait voir le jour à l'horizon 2022-2023. Ce métro rapide circulera le long du boulevard Bourassa et une station pourrait potentiellement être créée aux abords de l'axe : la station Bassin Peel. Son emplacement est néanmoins encore inconnu à l'heure actuelle et sera à définir. Les études de faisabilité et les travaux du REM viennent tout juste de débuter. La Caisse de Dépôt et Placement du Québec ou CDPQ a racheté il y a quelques semaines les voies et le viaduc ferroviaire du Canadian Pacific. Une partie du REM se fera donc en aérien et longera le boulevard urbain. La potentielle station devrait logiquement se trouver dans ce secteur.

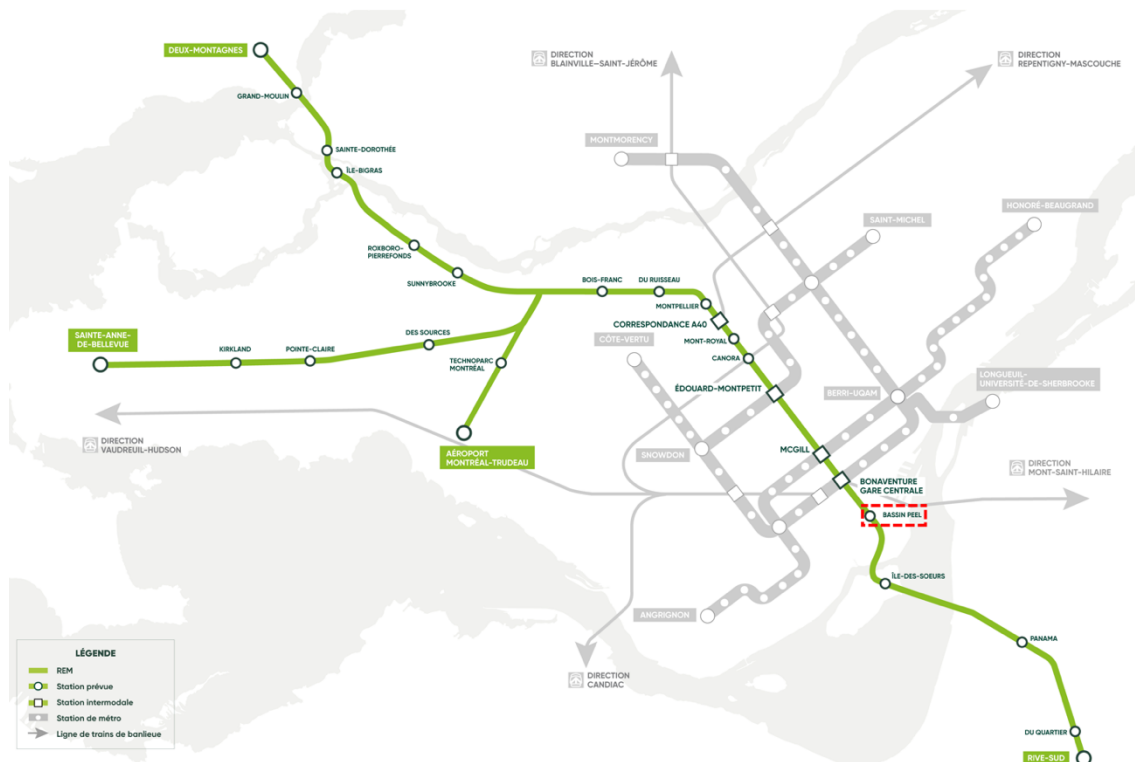


Figure 64 : Carte du Réseau Express Métropolitain avec la station Bassin Peel, source : rem.info/frt

Ce nouveau mode de transport express ouvre de nouvelles perspectives pour la ville de Montréal : une augmentation de l'utilisation des transports en commun et une réduction de l'usage de l'automobile. Ce métro aura également des conséquences positives sur le développement urbain du secteur et permettra de dynamiser encore plus un secteur très attractif depuis la création du boulevard.

Alors qu'à Marseille, les vélos sont au cœur du projet de boulevard urbain, à Montréal ils ont quelque peu été oubliés. Élément incontournable de la mobilité douce, la bicyclette n'a pas été intégrée sur le boulevard Robert-Bourassa. Néanmoins, 1.6 km de pistes cyclables ont été créés aux abords du boulevard dans les rues adjacentes. Monsieur Couillard a expliqué que ces pistes cyclables seraient modifiées avec l'arrivée du REM. En effet, ce métro express engendrera une diminution drastique du nombre de bus circulant sur l'axe Bonaventure. A long terme avec la diminution du nombre de bus, la municipalité montréalaise a évoqué une possible

transformation des voies de bus en pistes cyclables aménagées. Cette initiative de la Ville de Montréal permettra donc d'avoir un boulevard urbain qui sera le support du transport actif et durable.

Alors qu'à Montréal, la végétation est au cœur du projet du boulevard Robert-Bourassa, à Marseille, les plantes sont par endroit peu présentes. Malgré la plantation de plusieurs milliers d'arbustes, d'arbres, etc., le boulevard urbain Euroméditerranée et ses espaces publics ont encore un caractère très encore très minéral. Il est vrai que lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte, les espaces publics auront un aspect moins minéral. La végétation en milieu urbain, densément construit, est importante, car elle apporte de l'ombre et de la fraîcheur, notamment à Marseille l'été quand il fait très chaud.



*Figure 65 : Les quelques arbres de la promenade Robert-Laffont, seuls face à cette immensité minérale
Source : Pierre-Jean Pillonnet*

Un autre point noir des projets français et québécois est la non-prise en compte de certains éléments imposants, obstruant les vues sur la mer ou fracturant le territoire.

À Marseille, l'élément majeur qui n'a pas été pris en considération dans l'aménagement du boulevard et de ses espaces publics est le hangar du J1 de la Joliette. Ce bâtiment, pourtant similaire au J4, n'a encore fait l'objet d'aucun aménagement. L'immense bâtiment, construit dans les années 1930 pour accueillir les marchandises arrivant par bateau, est aujourd'hui désaffecté. Implanté en front de mer et totalement grillagé, ce dernier empêche le passage des usagers comme c'est le cas sur l'esplanade du J4 totalement rénovée.



Figure 66 : Hangar du J1 et son projet de transformation, source : go-met.com, marsact

Ce bâtiment, symbole du passé industrialo-portuaire de Marseille va bientôt être totalement réhabilité et transformé. L'ancien hangar portuaire et industriel de 25 000 m² va devenir d'ici quelques années « un complexe haut de gamme [...] mêlant activités de loisirs et économie »¹⁰⁴. Le projet « La Passerelle » sera aménagé avec un espace aquatique, un hôtel, une salle de e-sport, un mur d'escalade, mais également des restaurants, bars et bureaux. L'élément le plus important du projet est la création d'un parvis extérieur public, ouvrant l'esplanade sur la mer depuis le boulevard urbain Euroméditerranée. Jean-Marc Forneri, président du Grand Port Maritime de Marseille explique que l'on « a souvent reproché au port de Marseille d'être fermé aux Marseillais, et là, on a enfin une continuité entre la place de la Joliette et le boulevard du Littoral (rebaptisé Euroméditerranée) »¹⁰⁵.

À Montréal l'élément qui n'a pas été pris en compte dans le projet Bonaventure est le viaduc ferroviaire situé à l'ouest de l'axe routier. Certes, le projet concernait la transformation de l'axe Bonaventure en un boulevard urbain et la Ville de Montréal n'avait aucun droit sur le viaduc. Cependant, cet élément représente une fracture aussi importante que l'ancienne autoroute. De plus, comme l'a souligné Monsieur Beaudet, l'arrivée du REM sur ces voies sur pilotis, pose la question d'un nouvel élément de transport venant de nouveau fracturer le territoire.

Néanmoins, avec le rachat du viaduc par la Caisse des Dépôts la municipalité « espère très fortement en faire quelque chose »¹⁰⁶ en partenariat avec la CDPQ et les propriétaires fonciers privés occupant l'espace inférieur. La municipalité aurait pour projet d'aménager l'ancien viaduc du Canadian Pacific en s'inspirant notamment du Viaduc des Arts de Paris. Pour mener à bien cette vision, la ville souhaite utiliser les fonds économisés lors du processus de construction.

Ce réaménagement particulier permettrait d'accueillir des espaces commerciaux et publics. « L'ouverture des travées et l'aménagement d'un parvis en façade amélioreront alors la convivialité, la transparence et le sentiment de sécurité tout en animant les abords de la place publique proposée »¹⁰⁷. De plus, dans le cadre du projet Bonaventure, l'objectif est de créer un pôle de transport collectif multimodal combinant métro, bus, vélo et piéton. « Il jouera un rôle clé dans le retissage »¹⁰⁸ du quartier de Griffintown et le Faubourg des Récollets et entre l'Arrondissement du Sud-ouest et celui de Ville-Marie. Les passages sous le viaduc seront également améliorés avec la mise en place d'éclairage public et la création de jeux de lumière. Le projet devra néanmoins passer par des négociations puisqu'à l'heure actuelle, les espaces sous le viaduc n'appartiennent pas à la ville de Montréal.

À noter que ces deux éléments n'ont pas pu être pris en compte dans les projets, car le foncier et les bâtiments n'appartenaient pas aux municipalités. À Marseille l'espace était la propriété du GPMM et à Montréal le viaduc appartient à la Caisse de dépôt et Placement du Québec, et le niveau inférieur à l'entreprise de stockage Depotium.

¹⁰⁴ *L'avenir du J1 se dévoile : hôtel, restos, piscine, escalade, e-sport, spectacles... et économie, Loïs Elziere, made in Marseille*

¹⁰⁵ *Ibidi*

¹⁰⁶ *Propos recueillis par Monsieur Etienne Couillard lors de l'entretien réalisé le 29 Novembre 2018 dans les locaux de la ville de Montréal*

¹⁰⁷ *Document d'étude du projet phase 1*

¹⁰⁸ *Ibid*

Une autre limite qui se pose est la question de la continuité des deux boulevards urbains. Les travaux n'ont concerné à Marseille et à Montréal que les parties terminales d'entrée de ville des autoroute A55 et Autoroute 10. Certes, ces projets sont de dimension déjà très importante et ont coûté plusieurs dizaines de millions d'euros ou dollars, mais nous pouvons nous demander « pourquoi ces boulevards urbains n'ont pas été prolongés ? »¹⁰⁹. Même si les interlocuteurs rencontrés ont tous les deux exprimé le souhait de poursuivre les aménagements sur une plus longue distance, ils ont aussi expliqué qu'actuellement un tel projet n'était pas réalisable.

À Marseille les projets dans la cadre d'Euroméditerranée sont suffisamment nombreux et les sommes investies sont colossales, plus de 7 milliards d'euros actuellement. Monsieur Sorrentino a expliqué que « tôt ou tard la question se reposera, mais les priorités sont ailleurs : les lignes de métro au nord, repousser l'entrée de ville, faire des parcs relais, pacifier l'A7, chasser la voiture encore plus loin, etc. »¹¹⁰. De plus, la seule possibilité de poursuivre le boulevard urbain serait de détruire le reste de la passerelle autoroutière plus au nord, en direction du quartier d'Arenc. De l'autre côté, le boulevard circule sur le Vieux-Port, une zone déjà apaisée. Bien que lui-même soutienne l'idée de poursuivre les aménagements routiers d'entrée de la ville de la cité phocéenne, il estime que l'aménagement réalisé est déjà une prouesse technique et urbaine, et que l'avenir reste incertain. « Ce boulevard mériterait d'être poursuivi dans sa longueur, après c'est l'histoire qui vous le dira »¹¹¹.

À Montréal, les travaux ont uniquement concerné la partie appartenant à la ville, c'est-à-dire les 800 m d'entrée de ville.

Monsieur Couillard a très justement répondu que la portion fédérale n'était pas du ressort de la ville et que le gouvernement canadien avait pris la décision de conserver l'autoroute. La transformation de cette portion en boulevard urbain, majoritairement composé du Pont Champlain, serait également compliquée à mettre en œuvre. Néanmoins, un projet de « grand corridor vert »¹¹² est à l'étude concernant la partie au niveau du sol, dans le secteur en redéveloppement de Pointe-Saint-Charles. Encore une fois, la ville n'a pas son mot à dire sur cet espace appartenant au gouvernement canadien.

En direction du centre d'affaires, la Ville de Montréal souhaiterait poursuivre le réaménagement en boulevard urbain jusqu'à la rue Sherbrooke. Monsieur Couillard a expliqué qu'il faudrait composer avec les autres projets en étude ou en réalisation comme celui de la rue Notre-Dame, la rue Sainte-Catherine ou encore le projet du quartier international. Pour l'instant, ce n'est pas à l'ordre du jour, mais l'interlocuteur québécois a évoqué que d'ici « quelques années cela pourrait se faire et qu'il faudra que tous les projets s'arriment ensemble »¹¹³.

Enfin, la dernière critique faite aux projets est au niveau de l'appropriation des espaces publics. À Marseille, les nouveaux espaces publics, en particulier les promenades et les grandes galeries marchandes, restreignent certains usages et limitent l'appropriation à certaines personnes. À

¹⁰⁹ *Question que nous avons posée à nos interlocuteurs à Euroméditerranée et à la ville de Montréal*

¹¹⁰ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

¹¹¹ *Ibid*

¹¹² *Office de consultation publique de Montréal et journalmetro*

¹¹³ *Propos recueillis par Monsieur Etienne Couillard lors de l'entretien réalisé le 29 Novembre 2018 dans les locaux de la ville de Montréal*

titre d'exemple, lors de manifestation sur l'esplanade du J4, l'espace se trouve alors privatisé et donc accessible seulement à certains usagers. C'est le cas notamment lors du Summer Festival ou lorsque les cirques s'installent. Néanmoins ces espaces restent accessibles à tous la grande majorité de l'année et de nombreux usages sont tolérés comme la pêche, le skate bording ou encore les chichas au bord de l'eau.

Néanmoins, la question devient davantage problématique lorsque l'on aborde le cas des galeries commerçantes notamment celles des Terrasses du Port. En effet l'accès y est contrôlé à l'entrée sous prétexte de vérification de sécurité. Lors de sorties de terrain, le constat a été que certains usagers, notamment des jeunes avaient vu leur accès au centre commercial refusé. Cette discrimination d'usagers empêche donc une partie des Marseillais de pouvoir se réapproprier cet espace et notamment les terrasses qui offrent une vue imprenable sur le port de Marseille. Ce point est également à nuancer, car encore une fois la grande majorité des usagers sont admis dans la galerie marchande. Mais cette espace reconquis sur l'ancien complexe industrialoportuaire est aujourd'hui semi-privé et se pose alors la question de l'espace public privé dans le milieu urbain.

À Montréal ce problème ne se pose pas puisque l'îlot central n'accueille aucun événement culturel ni centre commercial privé. Il a seulement été créé pour apporter une touche de verdure et un espace de détente aux habitants du centre-ville.

Néanmoins, contrairement à Marseille où la reconquête a été très rapide et réussie, l'aménagement de l'îlot central du boulevard Robert-Bourassa souffre d'un manque d'appropriation. Il est vrai que l'espace est encerclé par de nombreuses voies de circulation rendant le lieu peu attrayant au premier regard. Cependant, il est encore un peu tôt pour émettre des retours sur l'appropriation de l'espace qui a ouvert il y a un peu plus d'un an et demi. À noter que lors des visites de terrain peu de personnes ont été rencontrées en train d'utiliser les aménagements de l'îlot central. Cela peut notamment être dû à l'hiver, particulièrement froid, et à la neige empêchant d'accéder aux équipements et mobiliers urbains. Néanmoins, de nombreux Montréalais utilisaient cet espace comme lieu de transit. Afin de savoir si l'appropriation des riverains et usagers est totale, il faudra mener une nouvelle enquête de terrain aux beaux jours. De plus, comme l'a fait remarquer Monsieur Couillard, l'îlot central sera totalement opérationnel lorsque les arbres auront atteint leur taille adulte. Ces derniers seront une réelle barrière protectrice entre la route et l'îlot central, et permettront de créer des espaces ombragés.

Les deux projets Euroméditerranée et Bonaventure terminés respectivement en 2013 et 2017 rencontrent donc aujourd'hui certaines limites et font l'objet de quelques critiques. Néanmoins, dans l'ensemble, les projets ont été très bien réussis comme cela a été confirmé par les deux interlocuteurs français et québécois interrogés.

Cette troisième sous partie nous a permis de mettre en lumière que les deux initiatives de requalification d'entrée de ville, malgré quelques lacunes, avaient été réussies et sont reconnues dans le monde entier.

Les projets marseillais et montréalais ont tout d'abord respecté le planning et le budget fixés par les municipalités. Ils ont donc été livrés dans les délais et il n'y a eu aucun dépassement budgétaire.

De plus ces deux projets ont été très bien reçus par les citoyens et les usagers marseillais et montréalais, mais également par les municipalités. Afin de mettre en avant leur réussite, les deux projets ont reçu diverses distinctions et prix, nationaux, régionaux, provinciaux et même internationaux.

Néanmoins, les projets urbains sont toujours perfectibles et les deux études de cas rencontrent certaines limites et font l'objet de quelques critiques. La place de l'automobile est encore très importante et engendre de multiples externalités négatives telles que les diverses pollutions, mais également de la congestion.

Certaines composantes des projets semblent avoir été peu valorisées ou oubliées. C'est le cas notamment de la prise en compte des vélos sur l'axe Robert-Bourassa ou de l'implantation davantage de végétation sur le boulevard Euroméditerranée.

De plus, certains éléments autour des boulevards n'ont pas tous pu être pris en compte, créant une barrière visuelle à Marseille et fracturant le territoire à Montréal. Ce sont notamment les derniers hangars présents sur le port de Marseille et le viaduc ferroviaire à l'ouest du boulevard Robert-Bourassa.

Les deux boulevards, bien que très imposants et réussis, n'ont pas pu être prolongés, au plus grand regret des usagers et citoyens marseillais et montréalais.

Enfin, la réappropriation et l'utilisation par les usagers de certains espaces semi-publics, posent question à Marseille. Notamment lors de manifestations culturelles et dans les galeries commerçantes implantées en front de mer.

Dans la cité québécoise, l'engouement souhaité par les pouvoirs publics et aménageurs n'est pas totalement au rendez-vous malgré une satisfaction globale de la population par rapport au projet. Le secteur fera donc face à de nombreux enjeux dans les années à venir afin de rendre l'environnement urbain du quartier le plus sain et agréable possible.

Dans leur globalité ces boulevards urbains ont tous deux séduit le grand public et restent une réussite reconnue dans le monde entier.

À travers cette troisième et dernière partie, l'objectif était tout d'abord d'analyser la manière dont les urbanistes ont métamorphosé les boulevards urbains d'entrée de Marseille et Montréal. Les urbanistes français et québécois ont travaillé différemment pour remodeler l'architecture des voies en axant leurs interventions sur la circulation automobile, les déplacements en transports en commun et les mobilités douces et durables. Après avoir détruit les viaducs autoroutiers vétustes, dégradés et très contestés, Marseille et Montréal ont tous deux réduit la place attribuée à l'automobile. Marseille s'est davantage concentrée sur les mobilités douces et durables alors que Montréal a offert plus de place aux transports en commun.

Par la suite, une étude a été menée sur la manière dont les municipalités ont réussi à recréer du lien entre les différentes parties de ville. Les urbanistes ont ainsi misé sur un rééquilibrage de l'espace en créant de nouveaux lieux publics, offrant davantage de place aux mobilités actives. Là encore, les espaces publics, implantés autour ou au centre du boulevard urbain, ont été réalisés de différente manière entre Marseille et Montréal. Dans les deux cas, cet ensemble boulevard urbain-espaces publics recomposés, a ainsi permis de créer un espace unifié dans la ville, autrefois fracturé. Cette nouvelle configuration d'entrée de ville a permis à Marseille de reconquérir sa façade maritime tout en créant du lien avec son centre-ville, et à Montréal de retisser des liens interquartiers entre Griffintown, le Faubourg des Récollets, le Vieux-Montréal, le centre-ville, le quartier des affaires, etc. Ces deux boulevards urbains constituent donc aujourd'hui « l'épine dorsale »¹¹⁴ et l'élément fédérateur de tous les espaces publics alentours.

Enfin les deux projets de requalification d'entrée de ville ont été très bien reçus par les citoyens et les différents usagers : piétons, automobilistes, touristes, etc. Comme l'a exprimé Monsieur Sorrentino, « le boulevard urbain est un exemple d'espace public, rendu au public »¹¹⁵. Pour récompenser le travail fourni par les différents acteurs, les boulevards marseillais et montréalais ont été récompensés avec l'obtention de nombreux prix et distinctions aussi bien nationales qu'internationales. Néanmoins, ces deux nouvelles portes d'entrée ont fait l'objet de quelques critiques et comprennent certaines limites. L'importante présence automobile, l'allongement du boulevard, l'implantation de plus de végétation, la prise en compte des cyclistes, l'incorporation d'espaces et infrastructures accolés au projet, les problèmes liés à la réappropriation sont autant d'exemples d'éléments qui pourront être améliorés. Toujours est-il que ces deux projets sont une réussite sur de nombreux plans : urbain, social, culturel, environnemental, etc., et qu'ils ont séduit les riverains marseillais et montréalais.

Ces boulevards sont devenus incontournables dans le milieu urbain français et québécois et sont aujourd'hui de véritables pièces urbaines à part entière permettant d'accéder aux deux métropoles mondiales.

¹¹⁴ *Propos recueillis par Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l'entretien réalisé le 18 Avril 2019 dans les locaux d'Euroméditerranée*

¹¹⁵ *Ibid*

Conclusion

Ce travail de longue haleine a permis d'enrichir les connaissances sur un sujet très intéressant et pour lequel nous portons un grand intérêt. Porté par un corpus documentaire, de multiples visites de terrain enrichissantes et des rencontres d'acteurs tout aussi captivantes les unes que les autres, ce travail a pu être mené à bien dans un temps relativement court.

Ce mémoire a permis de répondre à la problématique, en démontrant que, implanté dans un contexte similaire, la transformation des autoroutes marseillaise et montréalaise en boulevard urbain a permis de renouveler l'entrée majeure des centres-villes, à travers de multiples interventions et réalisations différentes.

Les projets marseillais et montréalais, malgré leur éloignement de plusieurs milliers de kilomètres, sont nés dans un contexte particulier et bien similaire. C'est à la fois sous l'emprise des autoroutes urbaines en pleine crise et dominées par d'immenses complexes industrialo-portuaires sur le déclin que les collectivités ont décidé d'agir. L'image des portes d'entrée de villes était particulièrement dégradée et polluée ne laissant pas d'accès aux berges de la cité phocéenne et aucune liaison possible entre les quartiers montréalais.

Impulsés au départ dans des projets de grande ampleur qui avaient pour ambition de transformer les quartiers centraux de la ville, Marseille et Montréal ont finalement suivi une trajectoire quelque peu différente. Le projet québécois, sur fond de tensions politiques liées à des détournements d'argent et de « projets bâclés » ne respectant pas la volonté citoyenne, a dû être abrogé et aurait pu ne jamais voir le jour. Finalement c'est la Ville de Montréal qui reprendra de justesse l'initiative et qui mènera à bien jusqu'au bout la transformation de l'entrée de ville. Pour réaliser sa métamorphose de l'A55, Marseille s'est appuyée sur un outil piloté et initié par l'État : l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée. Contrairement à Montréal, la cité phocéenne a réussi à concrétiser son projet sans trop d'encombre.

Bien que, réalisés dans un contexte similaire, la manière dont les deux projets ont été bâtis diffère fortement.

Tout d'abord, l'architecture de la voie a suivi deux logiques différentes, mais avec pour but d'attribuer plus de place aux mobilités alternatives. Alors que Marseille a décidé de réduire significativement la place de l'automobile en surface et a choisi de miser sur les mobilités douces, dans un même temps, Montréal a elle, diminué de façon moindre, l'espace offert aux autos et a parié sur la mise en place d'une voie dédiée aux autobus. Les projets, ayant tous deux fait tomber le viaduc autoroutier, ont imaginé une disposition des flux routiers bien distincts. Marseille a préféré enfouir l'A55 afin de ne pas perturber le trafic et proposer davantage d'espace aux mobilités douces. Montréal a choisi de garder l'ensemble de ces voies en surface en reconfigurant l'espace pour allouer plus de place aux transports en commun. Ce nouveau

type de voie « incarne un nouveau partage équilibré de l'espace entre les différents modes de transports »¹¹⁶.

Par la suite, ces boulevards urbains ont été complétés par la réalisation de plusieurs espaces publics, construits autour à Marseille, et au centre de l'axe durable à Montréal. Ces lieux publics se sont matérialisés de différentes façons entre les deux métropoles. Alors que Marseille a ouvert l'accès à son front de mer et recréé des liaisons dans la ville à travers la réalisation de promenades et d'esplanades soignées, Montréal a choisi de se concentrer sur la réalisation d'un îlot de verdure, créateur de lien inter-quartier. Dans les deux cas, des aménagements de qualité ont été créés pour accompagner des espaces publics qui ont une vocation différente. Dans la cité phocéenne, l'espace se trouve aujourd'hui influencé par le développement touristique avec notamment l'ouverture de grands équipements culturels. Dans la métropole québécoise, l'espace public est uniquement tourné vers les riverains du centre-ville et les citoyens montréalais.

Ces deux réalisations ayant très bien été accueillies, aussi bien par les citoyens que par les municipalités, ont reçu de nombreux prix et récompenses à la fois nationales, provinciales et internationales. Néanmoins, les initiatives marseillaises et montréalaises ont rencontré quelques limites et fait l'objet de certaines critiques. Cependant, il faut rappeler que ces deux infrastructures sont très récentes et les quelques lacunes seront vraisemblablement améliorées dans l'avenir.

Enfin, ce mémoire a permis de vérifier les hypothèses de départ :

- « Ce détournement des grandes pénétrantes autoroutières en boulevard urbain a permis de retravailler l'image d'entrée de ville, anciennement industrielle et dégradée, de manière à améliorer l'interface entre la voirie et le tissu urbain »¹¹⁷. Cette affirmation s'est donc avérée juste puisqu'en effet l'interface entre la voirie et le tissu urbain a été améliorée dans les deux métropoles.

- « Un rééquilibrage de la répartition de l'espace urbain s'est donc opéré, au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture »¹¹⁸. En revanche, celle-ci est davantage mitigée, car oui la place de la voiture a été réduite pour offrir davantage de place aux autres modes, mais celle-ci reste majoritaire dans les entrées de ville marseillaise et montréalaise.

Les boulevards urbains ne sont donc pas uniquement de simples axes de transports, ils sont aujourd'hui devenus des éléments fédérateurs et supports d'espaces publics dans les métropoles marseillaise et montréalaise. Implantés dans des contextes similaires et construits de différentes manières, ces deux boulevards urbains sont aujourd'hui devenus des morceaux de ville à part entière.

¹¹⁶ *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre, Frédérique Hernandez, Hélène Reigner, Thierry Brenac, chap. Boulevard urbain, p 31-36, 2013*

¹¹⁷ *Hypothèse de départ, présentée en première partie*

¹¹⁸ *Ibid*

D'ici quelques années, dans un contexte français et québécois favorable et enclin aux politiques de développement des mobilités douces et de réduction automobile, les projets pourraient être prolongés, scellant définitivement le destin des autoroutes A55 et Bonaventure.

Tout n'a pu être traité dans ce mémoire et de nombreuses questions et interrogations se posent alors :

- Ces nouvelles voies relativement longues et coûteuses, pourront-elles être implantées sur d'autres axes autoroutiers des métropoles françaises et québécoises ?

- Qu'en est-il de la durée de vie de ce type de projets dans le temps ? Ne seront-ils pas rapidement remplacés par de nouvelles infrastructures routières ?

- Ces nouveaux axes seraient-ils à l'origine de nouvelles dynamiques dans les villes, et engendreraient-ils des effets structurants dans les quartiers alentour ?

Autant de questions restant en suspens qui pourraient faire l'objet d'études et d'analyses approfondies dans le développement d'un autre sujet de mémoire.

Source et bibliographie

- F. HERNANDEZ, H. REIGNER, T. BRENAC, *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses universitaires de Rennes, 2013, 178p, collection Espace et territoires
- T. MARTIN, *1995 – 2015 les 20 ans d’Euroméditerranée regards sur une métamorphose*, 2015, 220p
- H. DOUGIER, *Marseille Euroméditerranée un laboratoire de l’architecture du soleil*, Ville région territoire, 2013, 112p, collection Le Mook autrement

Entretiens réalisés à Marseille et Montréal :

- Propos recueilli de Monsieur Etienne Couillard lors de l’entretien réalisé le 29 novembre 2018 dans les locaux de la ville de Montréal
- Propos recueilli de Monsieur Alexandre Sorrentino lors de l’entretien réalisé le 18 avril 2019 dans les locaux d’Euroméditerranée
- Propos recueilli de Monsieur Gérard Beaudet lors de l’entretien réalisé le 6 décembre 2018 dans les locaux de l’Université de Montréal

Articles scientifiques en ligne :

- S. LEHEIS, L. ZILIANI, *Refaire la route sur la route. Adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : quelles pratiques et quels effets ? Les cas de Marseille et Buenos Aires* [En Ligne], 2013, Halshs. Disponible sur : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00794933/document>
- C. CHATELIER, S. PELLETIER, *Recycler les infrastructures et les friches industrielles de la ville* [En Ligne], 2014, Demain la ville. Disponible sur : <https://www.demainlaville.com/recycler-les-infrastructures-et-les-friches-industrielles-de-la-ville/>
- E. CLAIR, *Réconcilier ville et voirie ou l’enjeu d’un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse*, [En Ligne], février 2015, Halshs. Disponible sur : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01112717>
- H. DANG VU, *Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ?*, [En Ligne], 2006, Halshs. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00348970/document>
- B. BERTONCELLO, J. DUBOIS, « Marseille Euroméditerranée : Accélérateur de métropole » [En Ligne], 2010, *Parenthèses*, Disponible sur : <https://www.editionsparentheses.com/>
- M. ROBERT, *Pour en finir avec les autoroutes urbaines*, [En Ligne], février 2008, carfree.fr. Disponible sur : <http://carfree.fr/index.php/2008/02/02/pour-en-finir-avec-les-autoroutes-urbaines/>
- M. LAPIERRE, *Jane Jacobs, l’urbaniste maudite*, [En Ligne], Octobre 2005, ledevoir.com. Disponible sur : <https://www.ledevoir.com/lire/92071/jane-jacobs-l-urbaniste-maudite>

- P. LECROAR, *De l'autoroute à l'avenue - expériences et perspectives*, [En Ligne], mai 2005, Colloque ville et autoroute : vers une réconciliation ? Enfouir, recycler, métamorphoser. Disponible sur : <http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2016/08/ville-et-autoroute-actes.pdf>
- P. LECROAR, L. MAISONNEUVE, *Montréal, Projet Bonaventure, La ville après l'autoroute : études de cas*, [En Ligne], mars 2016, IAU Ile-de-France, Disponible sur : <http://www.iau-idf.fr>

Autres documents :

- Brochure Euroméditerranée : rapport d'activités, 2016
- *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine : Étude d'avant-projet détaillée rapport final*, Société du Havre de Montréal, Christin Thiffault, mars 2009
- *Regard de l'AGAM n°41 : La connaissance des mobilités, quels enjeux ?*, décembre 2015
- Certu, *Fiche technique n°28 : Les boulevards urbains Des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation*, janvier 1998.
- L. GIRARD, *Réconcilier mobilité et urbanité : le boulevard urbain, de la promenade a la multimodalité, le cas marseillais dans la mise en place d'un schéma multimodal des infrastructures routières*, 2018, IUAR.
- Ville de Montréal, *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, janvier 2015

Conférence :

- *Ville et autoroute : vers une réconciliation ? Enfouir, recycler, métamorphoser...* Colloque mené par VTIF (ville et transports de l'IDF), la FNAU (Fédération nationale des agences d'urbanismes) et l'ACUF (association des communautés urbaines de France) en mai 2015
- *De l'autoroute au boulevard, repenser la métropole*, Paul Lecroart et l'ADEUS, février 2017. Cycle : Penser autrement l'Aménagement de Strasbourg.

Vidéos :

- *Reportage dans les coulisses de la nouvelle esplanade de la Major*, [vidéo en ligne], Made in Marseille, août 2016, YouTube
- *Marseille, le réveil d'une ville*, Demain! et On Stage, juillet 2016, YouTube

Quelques sites internet :

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| - Journaldemontreal.com | - lepoint.fr |
| - Tourisme-marseill.fr | - infoautoroute.com |
| - MadeinMarseille.fr | - chronomontreal.uqam.ca |
| - googlemap | - citegeo.org |
| - euroméditerranée.fr | - ledevoir.com |
| - découvertes-urbaines.org | - voiripourtous.cerema.fr |
| - iau-idf.fr | - collections.musee-mccord.qc.ca |
| - asphaltplanet | - demainlaville.com |
| - transportsviables.org | |

Annexes et documents utilisés

Annexe 1 : Complexe industrialo-portuaire de Marseille, source : diaporama Mr. Sorrentino

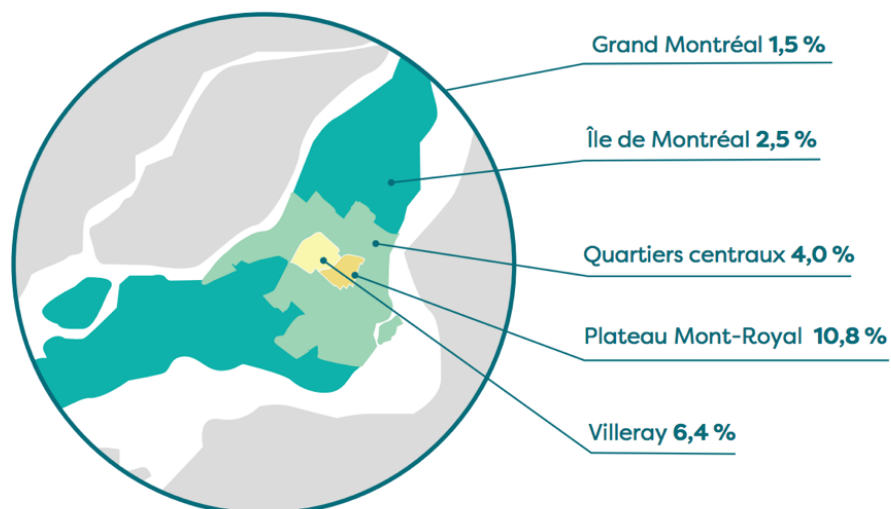


Annexe 2 : Transition d'entrée de ville autoroute-boulevard à Marseille avec le passage de 3 à 2 voies, la mise en place de feu de circulation et de panneaux de signalisation pour réduire la vitesse, source : Pillonnet Pierre-Jean



Annexe 3 : Schéma de la part modale du vélo en 2013, Source : VéloQuébec

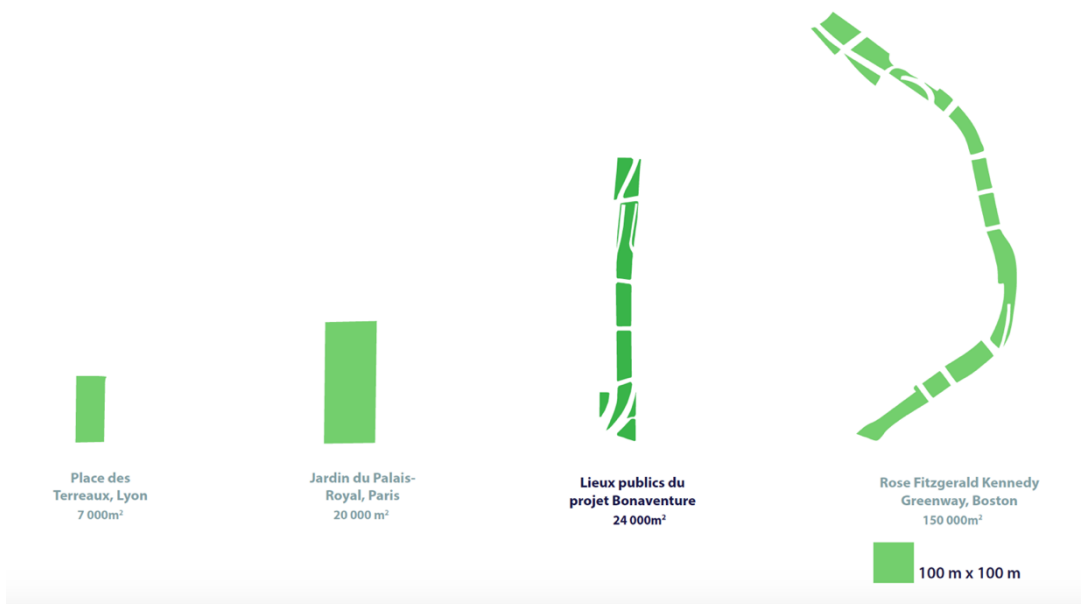
PART MODALE DU VÉLO EN 2013



Annexe 4 : Lignes de transports en commun circulant sur les boulevard Euroméditerranée et Robert-Bourassa, Source : RTM, STM



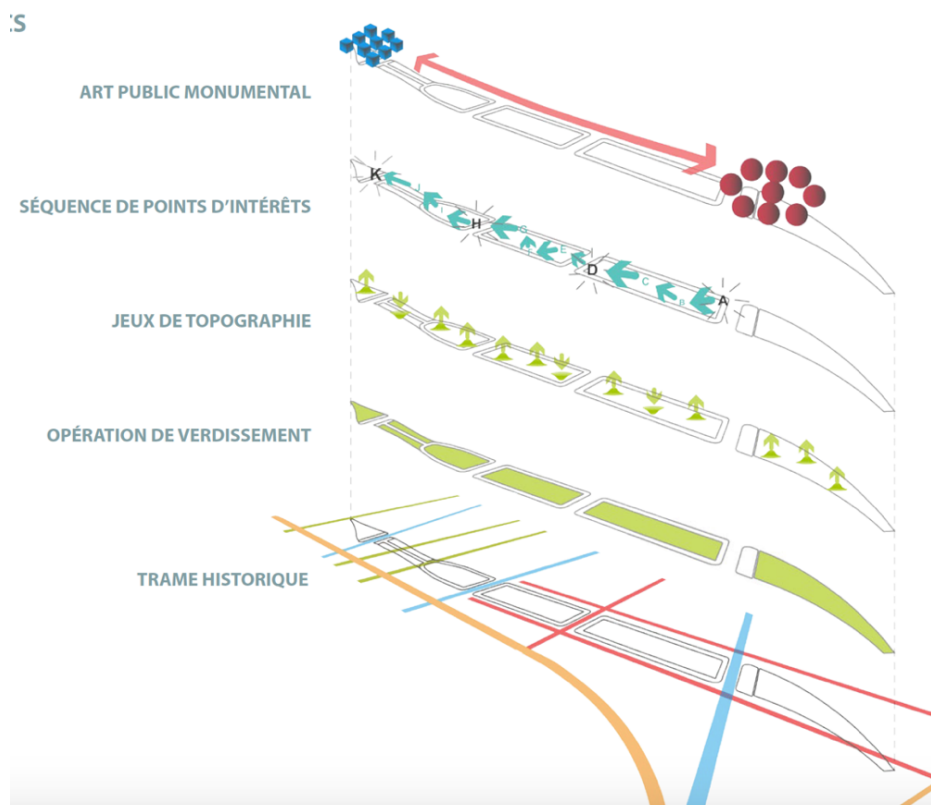
Annexe 5 : Schéma de comparaison de la taille des espaces publics de Lyon, Paris, Montréal et Boston, source : Ville de Montréal



Annexe 6 : Plan de masse des promenades Robert-Laffont et Louis Brauquier, source : Ateliers Lion Associés



Annexe 7 : Les différents concepts de l'îlot central du boulevard Robert-Bourassa, source : Ville de Montréal



Annexe 8 : questionnaires et orientations d'entretien soumis à Alexandre Sorrentino jeudi 18 avril 2019

1. Présentation de l'acteur en présence : implication dans le projet, poste actuellement occuper, sa fonction, etc.
2. Dans quel état se trouvait l'autoroute urbaine avant la réhabilitation ? Combien de voies y avait ? (viaduc et voies au sol)
3. Pourquoi avoir choisi de réhabiliter cet ouvrage en particulier ? Symbolique en centre-ville ? Nombreuses plaintes de la population ? Vétusté ?
4. Quels étaient les grands enjeux de ce réaménagement autoroutier ?
5. Comment cet axe a t il été recyclé et détourné pour en faire un boulevard urbain apaisé ?
6. Comment se passe la transition entre autoroute (sur le pont) et boulevard (moins de voies de circulation) ?
7. Le choix de mettre en avant le service de bus a t il été compris dans le projet ? Ou ce sont juste des déviations de lignes anciennes (60, 49, 82, 82s, 35, 35t, 49, 55)
8. Comment la mobilité active et alternative ont elles été prises en compte dans le projet ? (LeVélo, le covoiturage, les trottinettes électriques, l'espace piéton, les taxis, etc.)
9. Le nombre de places de parking est relativement limité, va-t-il y avoir la création d'un autre parking ou l'objectif est de réduire la place de la voiture ?
10. De quelle manière la circulation routière a t elle été réduite ? Enterrement des voies, réduction du nombre de voies en surface (combien avant et après), interdiction de la circulation des poids lourds, péage en amont ?
11. Les conditions de circulation ont elles été améliorées ? Auriez-vous des chiffres du nombre de véhicules qui circulaient avant et après ?
12. Cette réhabilitation a-t-elle permis d'améliorer l'entrée de ville ? De l'embellir ?
13. Pourquoi n'avoir réhabilité qu'une partie de l'autoroute A55 ? Pourquoi ne pas avoir tenté de réaménager plus en amont ? (poursuivre vers la tour CMA CGM ?)
14. L'opération d'aménagement a été portée par l'État via Euroméditerranée ? Ou les initiatives viennent de la Ville de Marseille ?
15. Pouvez-vous me dire quels sont les acteurs qui sont intervenus dans ce projet ? (initiative, le plan, la réalisation, le suivi)
16. Les citoyens ont ils été consultés ? L'acceptation du projet par les citoyens a t elle été compliquée ?
17. Le patrimoine culturel et industriel a t il été conservé ? Existe-t-il un plan pour le protéger ?
18. Y a-t-il une phase 2 du projet qui pourrait voir le jour dans quelques années ? Si oui, quels seront les grands enjeux et aménagements ? (prolonger l'axe, réduire davantage le nombre de voies, plus de TC ...)
19. Quelles ont été les innovations dans ce projet par rapport à d'autres projets routiers du même genre, par exemple celui de l'autoroute Bonaventure au Québec ?

20. C'était la première réalisation d'un boulevard urbain à Marseille ? Y a-t-il eu un autre projet de ce style-ci à Marseille depuis ? Déjà réalisé ou en cours de réflexion ? (Boulevard urbain sud)
21. Auriez vous des cartes ou des images de ce à quoi pouvait ressembler l'autoroute avant les travaux, des documents du projet, une brochure du nouveau boulevard, des photos du projet terminé ? Ou tout autre document qui serait susceptible de m'intéresser ?
22. Selon vous, est-ce un projet réussi ? Si oui pourquoi, si non pourquoi ? Qu'est-ce qui pourrait être amélioré selon vous ?
23. Avez-vous des retours sur ce boulevard ? Positif / négatif ?

Annexe 9 : questionnaires et orientations d'entretien soumis à Étienne Couillard jeudi 29 novembre 2018, Gerard Beudet et Karime Charef jeudi 6 décembre 2018

1. Présentation de l'acteur en présence : implication dans le projet, poste actuellement occuper, etc.
2. Quels sont les grands enjeux de ce réaménagement ?
3. Je sais qu'il n'y a pas d'opération d'aménagement porté par l'Etat comme Euroméditerranée ici au Québec, dans quel cadre ce projet s'est donc mis en place ? Les initiatives viennent de la Ville de Montréal ?
4. Pourquoi n'avoir réhabilité qu'une partie de l'autoroute Bonaventure ? Pourquoi ne pas avoir tenté de réaménager le pont Victoria ? Ou l'intérieur de la ville (en implantant des espaces verts sur un îlot central par exemple manque de place) ?
5. Pouvez-vous me dire quels sont les acteurs qui sont intervenus dans ce projet ? (initiative, le plan, la réalisation, le suivi)
6. Les citoyens ont ils été consultés ? J'ai rapide survolé le document de l'OCPM, mais je n'ai pas eu le temps de m'y plonger
7. Quel ont été les coûts réels de ce projet ? 142M aucun débordement ?
8. Quant est-il des effets du réaménagement du boulevard sur le tissu urbain ? (redynamisation des quartiers alentour ? une entrée de ville revue ? moins de circulation de poids lourds et de véhicule dans le secteur ? diminution de la pauvreté ?) Avez-vous des retours ?
9. Un des objectifs de ce projet était de réduire la place la voiture en ville, ou en est la situation ? Les conditions de circulation ont elles été améliorées ? Auriez-vous des chiffres du nombre de véhicules qui circulaient avant et après ?
10. Comment se passe la transition entre autoroute (sur le pont) et boulevard (moins de voies de circulation) ?
11. J'ai vu que les lignes réservées aux bus s'arrêtés à la fin du boulevard, y aura-t-il un prolongement des ces voies réservées ?
12. De nouvelles lignes de bus vont-elles voir le jour ? (178, 74, 168)
13. J'ai entendu parlé du tram-train va t il y en a voir un ou un projet similaire ?
14. Comment la mobilité active a t elle était prise en compte dans le projet ?

15. J'ai vu également qu'il n'y avait pas de piste cyclable sur le boulevard, la mise en place est-elle en projet ?
16. Le patrimoine culturel et industriel a-t-il été conservé ? Existe-t-il un plan pour le protéger ?
17. J'ai vu aussi que de nombreuses friches urbaines, que vont-elles devenir ? Elles seront construites dans un but de densifier le territoire ?
18. Il y a la présence de quelques parkings autour, vont-ils disparaître et être urbanisés ?
19. Y a-t-il un accompagnement pour développer les projets immobiliers ? Ou c'est juste les promoteurs qui interviennent ? La Ville de Montréal ne leur propose pas de venir s'y implanter ? Par exemple le projet Victoria
20. Y a-t-il une phase 2 du projet qui pourrait voir le jour dans quelques années ? Si oui, quels seront les grands enjeux et aménagements ? (construire l'îlot central, plus verdir, réduire le nombre de voies, plus de TC ...)
21. Quels ont été les innovations dans ce projet par rapport à d'autres projets routiers du même genre au Québec ou au Canada ?
22. Selon vous, est-ce un projet réussi ? Si oui pourquoi, si non pourquoi ? Qu'est-ce qui pourrait être amélioré selon vous ?
23. Y a-t-il eu un autre projet de ce style-ci à Montréal ? Déjà réalisé ou en cours de réflexion ? (Rue Notre Dame est) C'était le premier de ce genre ?
24. Auriez-vous des cartes ou documents qui recensent les industries encore en présence et celles qui ont aujourd'hui disparu ? Des cartes des anciennes terres agricoles de Montréal ? Des cartes de ce à quoi pouvait ressembler le quartier avant les travaux ?
25. Avez-vous quelques chiffres sur la population des quartiers ?

Table des figures

Figure 1 : Part modale des différents modes de transport dans la métropole Aix-Marseille et dans l'agglomération marseillaise en 2016 et en 2009, Source : Enseignement transport et mobilité suivie à l'IUAR, réalisation Pierre-Jean Pillonnet

Figure 2 : Part modale des différents modes de transport dans la région métropolitaine de Montréal et sur l'île de Montréal, Source : Enquête origine-destination réalisée par l'AMT en 2008, réalisation Pierre-Jean Pillonnet

Figure 3 : Cartes de localisation du projet de boulevards urbains marseillais, Source : GooleMap, Ville de Montréal Réalisation : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 4 : Cartes de localisation du projet de boulevard urbain montréalais, Source : GooleMap, Ville de Montréal Réalisation : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 5 : Photo de l'Autoroute 10 qui traverse Montréal, source : Agglomération de Montréal

Figure 6 : Le recyclage urbain, outil du renouvellement urbain, source : demailville, Sandra Pelletier

Figure 7 : Schéma de réalisation du mémoire, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 8 : Engrenage de ma méthodologie de travail à Montréal, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 9 : Schéma montrant l'importance des sorties de terrain, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 10 : Schéma de fabrication d'un corpus, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 11 : Chronologie du travail de mémoire, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 12 : La première autoroute en Amérique du Nord l'Express Highway WestSide of Manhattan, source : fotosfotos.eu

Figure 13 : Carte du réseau autoroutier français en 1967, Source : Info-autoroute.com, Paris-Match

Figure 14 : Ouverture du boulevard Métropolitain à la circulation automobile en 1959, Source: bilan.usherbrooke.ca

Figure 15 : Carte du réseau autoroutier du Grand Montréal, Source : les grands travaux d'infrastructures dans la région métropolitaine, 2013

Figure 16 : La construction de l'axe Champlain-Bonaventure en 1966, source : Archives de la Ville de Montréal

Figure 17 : Photo d'archive de Jean Drapeau marchant sur l'autoroute Bonaventure quelques jours avant son inauguration 1967, Source : Archives de la Ville de Montréal

Figure 18 : Plan des projets des autoroutes urbaines qui devaient pénétrer dans le cœur de Toronto et notamment la Spadina Express Way, Source : blogto.com

Figure 19 : L'autoroute urbaine à la fois sur pilotis et au sol dans le cœur de la cité phocéenne Source : ArchDaily

Figure 20 : L'Autoroute Bonaventure fracturant l'entrée sud de Montréal, source : Ville de Montréal

Figure 21 : L'axe Bonaventure, entrée de Montréal, symbole du monofunctionalisme autoroutier, source : Ville de Montréal

Figure 22 : La passerelle du littoral congestionné et accessible uniquement en voiture, source : laprovence.com

Figure 23 : Passerelle autoroutière en plein centre-ville de Marseille générateur d'externalités négatives, source : madeinmarseille.net

Figure 24 : Dégradation du viaduc autoroutier de Marseille, source : Pillonnet Pierre-Jean

Figure 25 : Silo de Marseille, source : présentation powerpoint Alexandre Sorrentino

Figure 26 : Vue aérienne des anciens faubourgs, du canal de Lachine, du bassin Peel, du viaduc ferroviaire du CN et de la jetée Point-du-Moulin en 1949, Source : Évolution du secteur et principe de reconstruction urbaine, SHM, Christian Thiffault, 2009

Figure 27 : Carte de localisation des différentes ZAC du projet Euroméditerranée, Source : euromediterranee.fr

Figure 28 : Carte de localisation des 3 phases du projet Vision du Havre de Montréal 2025, Source : mtlurbl.com

Figure 29 : Plan pour localiser les différents propriétaires des portions d'autoroute, Source : Ville de Montréal

Figure 30 : Inauguration le 20 juin 2013 du boulevard Euroméditerranée, source : destimed.fr

Figure 31 : Monsieur Coderre, alors actuel maire de Montréal lors de l'inauguration finale du Boulevard Robert Bourassa en septembre 2017, source : destimed.fr, lapresse.ca

Figure 32 : La démolition de l'autoroute Bonaventure sur pilotis, Source : Ville de Montréal

Figure 33 : L'avenue-parc de Jean-Claude Nicolas Forestier à Fès au Maroc, Source : Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956), Charlotte Jelidi, 2012

Figure 34 : Une portion du bord de la mer de Las Rondas de Barcelone, Source : mediambient.gencat.cat, iha.fr

Figure 35 : Découpage séquentiel du boulevard Euroméditerranée, Source : Pillonnet Pierre-Jean

Figure 36 : Coupe du Boulevard Robert-Bourassa, Source : Ville de Montréal

Figure 37 : schéma du nombre de voies sur le Boulevard Robert-Bourassa, Source : Ville de Montréal

Figure 38 : Schéma des voies de bus réservés sur le boulevard Bourassa, source : Ville de Montréal

Figure 39 : Exemple de trottoir du boulevard Euroméditerranée, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 40 : L'espace piéton avant le projet, Source : Ville de Montréal

Figure 41 : Après le projet, l'espace piéton totalement réhabilité et agrandi, Source : Ville de Montréal

Figure 42 : Piste cyclable sur trottoir sur la portion 3 du boulevard, Source : Ville de Montréal

Figure 43 : Schéma des itinéraires cyclables aux abords du Boulevard Robert-Bourassa, Source : Ville de Montréal

Figure 44 : Coupes du boulevard Euroméditerranée avant et après sa transformation, source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 45 : Coupes du boulevard Robert-Bourassa avant et après sa transformation, Source : ville de Montréal

Figure 46 : Évolution des espaces publics à Marseille entre 2008 et 2013, Source : Pierre-Jean Pillonnet, Agam

Figure 47 : Evolution des espaces publics entre 2011 et 2017, Source : Ville de Montréal

Figure 48 : Hangar du J4 avant sa démolition, Source : marseilleforum

Figure 49 : Darse avec au second plan le fort St-Jean, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 50 : Promenade Robert-Laffont et Louis Brauquier vue du ciel, Source : présentation powerpoint A. Sorrentino

Figure 51 : Source - Jaume Plensa, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 52 : Dendrites - Michel de Broin, source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 53 : Amélioration des perspectives vers les industries, le port de Montréal et le centre-ville Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 54 : Coupe de l'îlot central avec sur la gauche l'arboretum ou monticule, source : Ville de Montréal

Figure 55 : Calendrier du projet Bonaventure, Source : Ville de Montréal

Figure 56 : Maquette du projet Euroméditerranée mettant en avant le respect du programme, source : bureaux Euroméditerranée

Figure 57 : Photo du projet Euroméditerranée mettant en avant le respect du programme, source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 58 : Images de synthèse du projet Bonaventure mettant en avant le respect du plan d'action, source : Ville de Montréal

Figure 59 : Photo du projet Bonaventure mettant en avant le respect du plan d'action, source : Ville de Montréal

Figure 60 : Marseille Capitale Européenne de la culture, source : marseille-provence2013.fr

Figure 61 : La remise des prix à Cannes, Source : Euroméditerranée

Figure 62 : Logo du CNU, Source : CNU.org

Figure 63 : Photo des automobilistes pris dans la congestion en direction du centre-ville de Montréal, source, Pierre-Jean Pillonnet

Figure 64 : Cartes du Réseau Express Métropolitain avec la station Bassin Peel, source : rem.info/frt

Figure 65 : Les quelques arbres de la promenade Robert-Laffont, seuls face à cette immensité minérale, Source : Pierre-Jean Pillonnet

Figure 66 : Hangar du J1 et son projet de transformation, source : go-met.com, marsact