

Mémoire déposé auprès de

Transports Canada

Relativement à l'évaluation environnementale relative au nouveau pont pour le Saint-Laurent :

PONT CHAMPLAIN À MONTRÉAL

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR L'ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC (AAPQ)

Montréal, le 19 mai 2013



PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC

Créée en 1965, l'Association des architectes paysagistes du Québec a pour mission la promotion de l'architecture de paysage et la valorisation du paysage en milieu naturel et construit. L'objectif principal de l'AAPQ est de voir à la protection et à la sécurité du public en réglementant la profession de ses membres, en attestant l'expertise de ses membres et en faisant appliquer son code de déontologie.

L'AAPQ est une corporation professionnelle constituante de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC / CSLA) et de la Fédération internationale des architectes paysagistes (FIAP / IFLA). Forte de ses 463 membres, l'AAPQ a développé de solides partenariats interprofessionnels avec la Fédération de l'horticulture ornementale du Québec (FIHOQ), la Conférence interprofessionnelle du design (CIDQ) et Mission Design afin de promouvoir l'architecture de paysage dans l'ensemble des projets de paysage qui se réalisent chaque année au Québec.

Depuis plus de 40 ans, des cohortes de professionnels formés au niveau universitaire (baccalauréat et maîtrise spécialisés en architecture de paysage) contribuent à faire émerger une meilleure compréhension de la question du paysage dans ses diverses sphères d'application et à intégrer une «culture des paysages» aux pratiques d'aménagement et développement du territoire et à augmenter la qualité du design des projets d'aménagement résidentiel, commercial, institutionnel et public (parcs et espaces verts).

Au carrefour de l'aménagement et du design, l'architecture de paysage est une spécialité professionnelle intervenant sur les espaces extérieurs. Du plus petit jardin résidentiel à la planification d'une région entière, l'architecture de paysage fait appel à la sensibilité, la compétence technique et la créativité pour le bien-être de la collectivité. En répondant aux besoins (social, économique et environnemental) de la population l'architecture de paysage est un acteur de premier plan dans le développement durable.

AVIS SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT : LE PONT CHAMPLAIN

Nous avons pris connaissance de la présentation des grandes lignes de l'évaluation environnementale lors d'une rencontre avec des représentants de Transports Canada le 25 avril 2013. C'est avec intérêt que l'AAPQ désire faire part de son point de vue et contribuer ainsi à la démarche entreprise par Transports Canada pour doter la Ville de Montréal d'un ouvrage d'art d'une qualité de design irréprochable sur le fleuve Saint-Laurent.

Nous nous pencherons sur quelques points qui président à l'orientation donnée au projet et qui nous préoccupent.

L'évaluation environnementale

Nous comprenons l'intérêt de lancer l'évaluation environnementale tôt dans le processus de projet étant donné la complexité des composantes en jeu. Cette évaluation intègre d'ailleurs à la demande du milieu métropolitain, depuis peu, la qualité du design à ses préoccupations.

L'utilité de traiter de qualité de design à cette étape peut effectivement permettre d'avancer des indicateurs de performance du projet en termes de valeur panoramique, d'intégration urbaine, de valeur culturelle et identitaire pour la métropole du Québec, etc. Avant la conception, il peut être sage de baliser les attentes qui s'imposeront aux concepteurs de l'ouvrage d'art.

Cependant, c'est mal comprendre le rôle du design dans le processus d'élaboration du projet quand on le réduit à une mesure d'impact. Les évaluations d'impact servent à mesurer l'incidence ou l'atteinte à la qualité des conditions du milieu existant. Si on aborde la qualité de design sous cet angle, allons-nous comparer l'impact du design d'un nouveau pont avec le pont existant? Qui énoncera les critères d'évaluation de cet type d'impact? Ce sera en tout cas une première, un banc d'essai avec tout ce qu'il offre comme possibilité de dérapage.

Il ne faut jamais oublier que l'impact d'un projet sans caractère (tout en étant sécuritaire, économique et utilitaire) ne peut en aucun cas être amélioré à coup de mesures d'atténuation au plan du design. La qualité d'un design ne peut résulter ni se réduire à des mesures compensatoires dans aucun projet. C'est une valeur intrinsèque qui doit être partagée et élaborée par le Client, Transports Canada, et l'équipe de projet dès sa mise en route et tout au long de la conception qui, dans le cas d'un ouvrage d'art est d'une grande complexité.

Une conception scindée de l'appel d'offres pour la réalisation (PPP)

La fusion dans un appel d'offres en PPP des phases de conception et de réalisation crée une situation de secret commercial autour de la proposition architecturale du projet. Le projet est occulté et globalement réduit au seul dénominateur de plus bas coût de rapport qualité/prix. La qualité étant subsidiaire du prix, aisément chiffrable, sans que la preuve de la qualité doive être faite et quasi impossible à pondérer dans ce type d'évaluation. Le projet retenu sera donc sans appel : celui du rendement financier. C'est à l'ouverture des soumissions que l'on découvrira le projet dont la métropole du Québec héritera. L'annonce du legs du Canada à la métropole pourrait être d'un symbolisme surprenant au plan médiatique.

Quel est le poids du concepteur dans une démarche délibérément occulte ? Quelle est l'acceptabilité sociale d'un ouvrage d'art dont la « forme » ne sera divulguée qu'au dévoilement de la compagnie qui emporte le contrat ? La stratégie du fait accompli est bien documentée; elle constitue une perte au plan collectif et ne devrait jamais s'appliquer à un projet structurant et significatif pour des millions d'individus et pour l'ensemble d'une société.

D'où l'intérêt d'inscrire la démarche de concours international dans ce processus et de dissocier la conception de de l'ouvrage d'art de l'appel d'offres pour sa réalisation en PPP. Dans un tel processus, les chances sont égales

pour tous les soumissionnaires et les incitent à rivaliser d'inventivité pour optimiser la technologie de réalisation et des autres paramètres de tout projet.

Dans l'état actuel du positionnement des acteurs, notamment Transports Canada, il est toujours possible de retarder la décision jusqu'au point de non retour. Cependant, miser sur la transparence permettra de faire évoluer la culture canadienne vers un intérêt pour des milieux de vie de qualité dans les projets qu'il implante sur le territoire du Canada.

Séparer la conception de la réalisation. C'est une règle de l'art. Si ceci vaut pour un ouvrage mineur, que penser quand il s'agit d'un ouvrage majeur et pérenne.

La signature paysagère de la métropole du Québec

Chaque ville, chaque région a ses icônes. À la différence des villes du Canada, le gouvernement fédéral n'a que peu de relation territoriale immédiate avec sa population. Pour y suppléer, il se dote généralement d'un plan de mise en valeur de ses symboles (historiques, commémoratives, événementiels, etc.) et les inscrit dans les plans de communication de ses investissements sur le territoire.

Y a-t-il ouvrage plus symbolique qu'un pont traversant un des plus grands fleuves du continent américain, dans une des villes les plus anciennes depuis la conquête européenne? Il faut aussi ajouter que l'ouvrage marquera le paysage urbain de la métropole québécoise durant plus d'un siècle. C'est à notre avis l'occasion de se pencher sur le legs du Canada sur le territoire qu'il gère en partage avec le Québec et les villes de la métropole.

Outre la valeur symbolique de l'ouvrage d'art, les icônes d'une métropole sont les leviers de son image de marque. Est-ce que la population de la métropole aura souvenir d'avoir payé pour un pont qui lui fait « honneur » ou « horreur »? Le futur pont Champlain, si son nom lui est conservé, est une des 5 cartes postales qui désignent Montréal. Les autres sont le Vieux-Montréal, le mont Royal, la silhouette du centre-ville et le stade olympique. C'est donc un enjeu majeur de réussir ce projet et de le doter d'une valeur iconique que seul un ouvrage d'art de qualité peut exprimer.

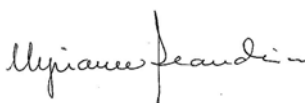
Cette signature aura de multiples retombées : le tourisme, l'attractivité, la notoriété, etc. Les grands projets sont les moteurs de développement d'une région. Dans une région ressource, ce peut être les mines, le pétrole, la forêt. Dans une ville, ce sont ses grands projets, ceux qui dominent et constituent la carte de visite de ses habitants. C'est cette vision qui s'impose dans le cas du futur pont et une conception exemplaire et innovatrice peut justifier le lancement de ce projet d'envergure.

CONCLUSION

Transports Canada doit tenir compte des attentes clairement exprimées par le Québec et sa métropole dans la réalisation d'un ouvrage d'art dont la conception se sera assurée du processus exemplaire et maintes fois employé qu'est la tenue d'un concours international. L'échéancier du projet permet largement cette avenue et l'acceptabilité sociale du projet en dépend largement. Il ne faudrait pas non plus sous-estimer la valeur économique et l'effet de levier d'un tel projet au plan technologique, touristique, et du développement du territoire.

Le pont Champlain est la porte principale de la métropole. Ceci constitue une obligation de résultat au plan de la qualité de design de la conception du pont et de l'ensemble de son intégration aux rives qu'il relie.

Dans la mise en œuvre concrète du développement durable, la protection et la mise en valeur du paysage est de plus en plus une préoccupation centrale dans l'aménagement de nos territoires. Cet enjeu touche non seulement les espaces métropolitains et régionaux mais aussi directement le milieu municipal où vivent tous les citoyens et citoyennes.



Myriame Beaudoin
Architecte paysagiste

Présidente
Association des architectes paysagistes du Québec



Marie-Claude Robert
Architecte paysagiste

Directrice générale
Association des architectes paysagistes du Québec