



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

Le 30 janvier 2008

Vianney Bélanger, architecte, C0PRIM inc. Gestion développement immobilier
Renée Daoust, architecte et urbaniste, DAOUST LESTAGE inc.

Table des matières

1. Introduction.....	2
2. Modernisation de la rue Notre-Dame et le développement de l'est du centre-ville de Montréal.....	3
3. Les solutions proposées pour refaire cette artère et leurs impacts.....	8
4. Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et l'aménagement d'un parc linéaire majeur dans l'est du centre-ville.....	14
5. Le financement du projet.....	15
6. Conclusion.....	17

1. Introduction

Le secteur sud-est du centre-ville de Montréal a été grandement touché par le développement du centre-ville au cours du siècle dernier. Quatre grandes interventions ont littéralement métamorphosé le cadre physique du quartier : la construction du pont Jacques-Cartier, l'élargissement de la rue Dorchester est (aujourd'hui boulevard René-Lévesque), la construction de la Maison de Radio-Canada et enfin, le creusement de l'autoroute Ville-Marie.

Ces interventions, réalisées dans un contexte de désindustrialisation, ont dépeuplé le quartier, en ont profondément modifié les caractéristiques sociales et l'ont physiquement déstructuré, rompant la trame urbaine et créant des chaussées surdimensionnées bordées de terrains vacants.

Ce type de développement aura ainsi profondément marqué le développement de l'est de Montréal, incluant le Centre-Sud où se situe la Maison de Radio-Canada, mais aussi tout l'est du centre-ville qui restait ainsi un parent pauvre, mal servi par les efforts de développement immobilier qui donnaient au centre des affaires, plus à l'ouest, sa forme urbaine et sa vitalité actuelles. Le Vieux-Montréal lui-même se retrouvait enclavé au sud de cette gigantesque tranchée qui le séparait du nouveau centre des affaires en haut de la côte du Beaver Hall.

Ce n'est que récemment qu'on a commencé à réaliser que plusieurs de ces interventions, à l'époque bien intentionnées, s'avéraient des erreurs qu'il fallait non seulement éviter de répéter, mais qu'il fallait rapidement commencer à corriger. C'est dans cet esprit qu'a été conçu le redéveloppement du site de Radio-Canada, dont les principaux éléments ont récemment été soumis pour approbation réglementaire aux autorités de l'Arrondissement Ville-Marie. En construisant une masse critique d'immeubles à vocation mixte, d'une part, et en prenant soin de réintégrer le méga-ilot dans la grille de rues et le contexte urbain du quartier, ce projet vise à réparer autant que possible les erreurs du passé et à développer une dynamique intégrée avec l'ensemble du quartier avoisinant.

Or, en prenant connaissance des propositions de réaménagement de la rue Notre-Dame et de l'autoroute Ville-Marie à l'ouest du pont Jacques-Cartier, il est vite apparu qu'elles compromettaient l'atteinte de ces objectifs et créaient un nouveau préjudice à un quartier qui a déjà payé un prix très élevé de telles interventions dans le passé. Le prolongement vers l'est d'une tranchée ouverte, l'aménagement de bretelles d'accès à vitesse et à volume de circulation élevés, la largeur des emprises réservées en surface à

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

la circulation automobile et au transport routier, vont ajouter leurs impacts à ceux déjà lourds des infrastructures existantes.

Plusieurs villes à travers le monde ont compris qu'il fallait désormais concevoir de tels projets en y incluant des mesures activement destinées à améliorer les milieux de vie, la convivialité des quartiers et la qualité de l'environnement. Des projets gigantesques ont ainsi vu le jour pour concilier le développement de grandes agglomérations et celui de leurs quartiers centraux. Or, la situation dans l'est de Montréal ne nécessite pas des investissements de la taille de ceux qu'une ville comme Boston a consentis pour enfouir des segments complets d'autoroute en plein centre-ville. Il est possible de réparer les erreurs du passé et de contribuer activement au développement de quartiers jusqu'à maintenant laissés pour compte, par des investissements qui demeurent à la portée du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal.

En fait, ce mémoire propose des modifications au projet qui vont contribuer, en induisant une dynamique de développement dans le secteur, à alléger la pression fiscale à laquelle la Ville de Montréal fait actuellement face. Ce mémoire repose sur la conviction que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à condition d'être revu et corrigé, constitue une occasion extrêmement profitable à saisir, plutôt que d'ajouter aux erreurs d'un passé révolu.

2. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et le développement de l'est du centre-ville de Montréal

La modernisation de la rue Notre-Dame compte parmi ses principaux objectifs celui d'améliorer l'accès par automobile au centre-ville de Montréal, en augmentant la capacité des voies actuelles et la fluidité de la circulation dans ces axes. Ces bénéfices seront principalement ressentis par les automobilistes en provenance de l'est de l'île et des couronnes urbaines, dont celles qui seront desservies par l'éventuel prolongement de l'Autoroute 25 et la construction du pont qui enjambera la rivière des Prairies.

Ce mémoire ne se prononce pas sur le bien-fondé de cet objectif. Il considère toutefois que sa poursuite ne doit pas avoir pour conséquence de limiter ou d'entraver le développement des secteurs que traversent la rue Notre-Dame et les voies qui s'y raccordent vers l'est (Souligny) et vers l'ouest (autoroute Ville-Marie). Il serait à cet égard contradictoire de faciliter l'accès

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

au centre-ville alors même que les mesures qui en découlent contribuent à en réduire l'attrait et hypothèquent son potentiel de développement immobilier. Dans sa configuration actuelle autant que dans le projet soumis à la consultation, l'Autoroute Ville-Marie produit des impacts sur les secteurs avoisinants qui se comparent à plusieurs égards à ceux que la tranchée autoroutière de l'Autoroute Décarie exerce sur les quartiers qu'elle traverse. Ces impacts entraînent des coûts sociaux, des nuisances urbaines et des pertes économiques et fiscales que l'on cherche maintenant à éviter.

Voilà pourquoi, au cours des dernières années, les différentes politiques publiques en matière de développement urbain ont cherché à renverser certaines tendances qui s'étaient manifestées au cours des décennies précédentes. Pour des raisons liées à l'environnement, à la lutte aux gaz à effet de serre, à la trop grande dépendance à l'égard des énergies issues des carburants fossiles ou aux coûts d'infrastructures induits par l'étalement urbain, les politiques publiques tendent maintenant à favoriser des concepts urbains qui limitent les déplacements pendulaires quotidiens des personnes. Le développement de zones résidentielles à densité élevée, situées à proximité des bassins d'emplois et des services commerciaux, répond tout à fait à cette exigence. De tels environnements résidentiels permettent également d'optimiser l'aménagement et de faciliter le financement de services de transport collectif et de réduire ainsi la dépendance à l'égard de l'automobile.

Au cours des dernières années, la volonté de repeuplement progressif du centre-ville montréalais et de ses secteurs limitrophes, explicitement énoncée et réitérée dans les orientations d'aménagement et les plans d'urbanisme adoptés depuis 1992, a contribué à y accroître la population, à y améliorer les services de proximité et à y renforcer la mixité des fonctions. Plusieurs projets de développement multifonctionnel qui contribuent directement à cet objectif sont actuellement en voie d'élaboration et d'approbation à Montréal. Le développement du site de Radio-Canada en fait partie et vise explicitement à fournir aux résidants qui viendront s'y établir la possibilité de limiter au maximum leurs besoins de déplacement en automobile et d'avoir un accès direct à un large éventail de transport collectif et de transport actif. La proximité immédiate entre le site et les bassins d'emplois de sa périphérie immédiate et du centre-ville offre un atout important qui permet d'intégrer les objectifs poursuivis par le *Plan de transport de la Ville de Montréal*.

Pour être conséquents les projets visant à faciliter l'accès du centre-ville et de ses secteurs voisins aux automobiles privées doivent donc incorporer des

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

mesures pour limiter l'ampleur des déplacements pendulaires et pour encourager la localisation des personnes et des emplois dans le centre.

L'est du centre-ville de Montréal fournit des exemples éloquentes des effets pervers de projets qui ne respectaient pas ces contraintes dans le passé. Le secteur est traversé par l'œuvre inachevée que constitue encore aujourd'hui l'Autoroute Ville-Marie à l'est du Quartier international. Du Palais des congrès au pont Jacques-Cartier, la tranchée ouverte de part et d'autre du square Viger finit par émerger en surface à l'intersection de la rue Papineau, avant de se fondre dans les rues Viger, Saint-Antoine et Notre-Dame qui l'encerclent, au cœur d'une large emprise qui se prolonge au-delà du pont. Tout le long du parcours, y inclus à la hauteur du square Viger, cet ensemble érige une barrière tant physique que psychologique entre, d'une part, l'est du Vieux-Montréal, Faubourg Québec et les terrains de la compagnie Molson, et, d'autre part, le centre- des affaires, le Quartier des spectacles, le quartier Centre-Sud et le site de l'actuelle Maison de Radio-Canada.

Cette large échancrure a longtemps restreint et limite toujours le potentiel de développement de ce secteur, qui est pour l'essentiel demeuré le parent pauvre du centre-ville de Montréal. Or, au cours de la dernière décennie, quelques événements sont venus changer la donne et ont ouvert des perspectives de développement inédites.

- Tout d'abord, la réalisation du projet de Quartier international, plus à l'ouest, a comblé la brèche que l'autoroute Ville-Marie y avait créée. Parallèlement, l'agrandissement du Palais des congrès a permis de consolider davantage la renaissance urbaine du secteur. Ce faisant, on a non seulement pu raccorder l'ouest du Vieux-Montréal (et le secteur en développement du Faubourg des Récollets) au centre des affaires, mais on a également suscité la réalisation de plusieurs projets de développement majeurs (incluant le complexe autour du bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et placement du Québec et les projets hôteliers aux alentours) et d'importantes rénovations aux édifices existants. Plus récemment, ces opérations ont pavé la voie à la rénovation de la rue McGill, qui offre maintenant un lien privilégié vers le Vieux-Port et qui engendre sa propre logique de développement. Ces opérations, largement financées à même les fonds publics, ont grandement contribué à renforcer l'assise foncière du secteur et, ce faisant, à accroître les revenus fiscaux de la Ville de Montréal.
- L'est du centre-ville, trop longtemps anémique en partie à cause de la présence de la tranchée Ville-Marie, commence maintenant à être

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

l'objet de projets structurants. D'ouest en est, on peut signaler, notamment :

- o le projet du CHUM, qui va border et occuper l'emprise même de l'autoroute actuelle;
- o la construction récente de la Grande Bibliothèque, à la limite nord du secteur, contribue au renforcement du pôle universitaire et du Quartier Latin;
- o le projet de développement de la Place Viger à la limite est du Vieux-Montréal;
- o le site de l'Hôpital Jacques-Viger, qui devrait normalement faire l'objet d'une opération de rénovation ou de mise en valeur à la suite de l'éventuelle fermeture ou conversion de l'hôpital d'ici quelques années;
- o le site de Faubourg Québec, dont le développement se poursuit malgré l'enclavement du secteur enserré entre la tranchée Ville-Marie et les installations portuaires;
- o le site de Radio-Canada, qui devrait intégrer la Maison de Radio-Canada à son environnement et revitaliser son quartier lors de la réalisation du projet de développement actuellement à l'étude;
- o le site des Portes Sainte-Marie, de l'autre côté du pont Jacques-Cartier, mais qui est immédiatement adjacent au secteur.¹

L'ensemble des projets immobiliers complétés, à l'étude ou à venir dans ce secteur va générer des investissements immobiliers de plusieurs milliards de dollars, ajouter plusieurs milliers d'appartements, et des millions de pieds carrés en espaces commerciaux et de bureau, consolider et créer des milliers d'emplois dans le secteur et à sa périphérie immédiate, encourager des investissements majeurs dans la rénovation, l'agrandissement et la mise aux normes des bâtiments existants, en plus d'améliorer de façon très significative la qualité de la vie dans cette partie habitée du centre-ville. Bref, ce secteur présente aujourd'hui certaines des caractéristiques propres au Quartier international avant que ne soient entrepris les travaux de redéveloppement et, à ce titre, offre un potentiel de développement exceptionnel.

Pour illustrer le potentiel du secteur, il est intéressant de se référer aux orientations explicites de la proposition de plan particulier d'urbanisme

¹ À ces sites, il faudrait ajouter celui des terrains occupés par la Brasserie Molson, qui présentent un important potentiel de développement industriel ou immobilier.

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

récemment soumise aux autorités de l'Arrondissement Ville-Marie.² Ces orientations permettent de prendre la mesure des ambitions que Montréal peut avoir pour l'avenir de ce site et de l'est du centre-ville. Elles s'énoncent comme suit³ :

- Accroître les retombées de la présence de Radio-Canada dans le quartier :
 - redéployer les activités de Radio-Canada;
 - améliorer l'environnement de travail du personnel de Radio-Canada;
 - potentialiser le rôle de Radio-Canada comme pôle culturel;
 - associer le nom de Radio-Canada à un projet de grande qualité.
- Contribuer à la revitalisation économique et sociale du quartier :
 - rendre le site au développement multifonctionnel;
 - y développer résidences, commerces, bureaux et hôtel;
 - y contribuer au développement communautaire.
- Contribuer à la qualité d'aménagement et à la qualité de vie du site et du quartier :
 - réaliser un projet de grande qualité;
 - constituer un réseau d'espaces publics thématiques.
- Rétablir les liens physiques et fonctionnels entre le site, le quartier et la ville :
 - restaurer la trame urbaine
 - soigner chacune des interfaces;
 - encadrer et redimensionner le boulevard René-Lévesque;
 - repenser le square Papineau à l'est du site;
 - encadrer et réaménager la rue Amherst à l'ouest du site;
 - profiter du réaménagement de l'autoroute Ville-Marie pour réaménager et redimensionner les rues Viger, Saint-Antoine et Notre-Dame au sud du site;
 - identifier les interventions essentielles à la réhabilitation du quartier au nord du site, afin d'augmenter la synergie entre le site et ce quartier;
 - créer des liens piétons sûrs avec le quartier;

²Voir le document joint en annexe : *Le développement du site et la modernisation de la Maison de Radio-Canada – Plan directeur déposé pour appuyer la demande d'approbation d'un projet particulier en vertu de l'Article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, Novembre 2007.*

³ Op. cit., pages 12 et 13.

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

- connecter le site aux grands réseaux de transport et de déplacement (autobus, tramway, vélo, métro, route, autoroute).
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural :
 - restaurer et préserver la tour de Radio-Canada pour maintenir une symbolique forte;
 - préserver les vues depuis le site et vers le site;
 - créer un lien piéton privilégié avec le Centre Saint-Pierre-Apôtre.

Cette proposition, par ailleurs conforme à la réglementation d'urbanisme en vigueur, illustre bien que le potentiel de développement du quartier permet maintenant l'émergence de projets majeurs qui induisent une dynamique de développement qui va percoler dans tout l'est du centre-ville. Des capitaux privés et de grandes institutions parapubliques sont déjà à l'œuvre dans le secteur. La propriété foncière des principaux sites à développer est déjà consolidée ou en voie de l'être. Les orientations d'urbanisme du secteur font déjà largement consensus et la grande majorité des projets majeurs pourront se réaliser pour l'essentiel dans le cadre de la réglementation en vigueur.

Ces conditions étant réunies, il faut maintenant mobiliser les ressources pour investir dans un développement conséquent du domaine public dans le secteur. Pour ce faire, il ne manque en réalité qu'un déclencheur. Et ce déclencheur, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pourrait indiscutablement le fournir, en aménageant le tronçon de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des congrès et le pont Jacques-Cartier.

3. Les solutions proposées pour refaire cette artère et leurs impacts

À l'ouest du pont Jacques-Cartier, le projet tel que soumis à la consultation s'articule autour de deux éléments principaux :

- le prolongement en tranchée de l'Autoroute Ville-Marie jusqu'au-delà du pont Jacques-Cartier;
- l'aménagement d'une bretelle de raccordement (« *Bretelle de sortie avenue Viger* ») facilitant l'accès au pont Jacques-Cartier via la rue Papineau, ainsi que d'une bretelle d'entrée sur l'autoroute (« *Bretelle d'entrée avenue Viger* »).⁴

⁴ Voir à cet effet les planches qui accompagnent ce mémoire.

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

Si le prolongement en tranchée de l'autoroute offre, à certaines conditions, d'intéressantes possibilités pour appuyer le développement du secteur, il en va autrement pour la configuration proposée des deux bretelles, qui aurait pour effet de détériorer de façon très importante l'environnement urbain et la qualité de la vie des résidents et des occupants des immeubles à bureau du site de Radio-Canada. Selon la proposition actuelle, ces deux bretelles occuperaient en effet les deux côtés de la rue Viger (nord et sud) pour la majorité du tronçon entre les rues Papineau et Amherst. Elles transformeraient ainsi l'avenue Viger, déjà fortement caractérisée par la présence de l'autoroute, en une véritable artère à caractère autoroutier, où la vitesse et les volumes de circulation seraient très élevés. De plus, elles vont rendre pratiquement impossible le prolongement prévu des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève entre René-Lévesque et Viger, une intervention essentielle pour assurer l'intégration du site de Radio-Canada à la grille des rues avoisinantes. Elles vont également exercer un impact négatif majeur sur les valeurs foncières de tout le secteur, et en particulier sur le site adjacent de la Maison de Radio-Canada, ce qui compromet directement la faisabilité du projet de développement proposé.

Le projet devrait donc être modifié pour que les fonctions prévues de ces bretelles d'entrée et de sortie ne compromettent pas l'environnement urbain, la qualité de vie et le potentiel de développement du secteur. Les responsables du développement du site de Radio-Canada ont à cet effet déposé des hypothèses de travail qui permettent de maintenir les objectifs poursuivis en matière de circulation automobile sans hypothéquer le développement du secteur. Les esquisses relatives à cette proposition sont soumises en annexe de ce mémoire.

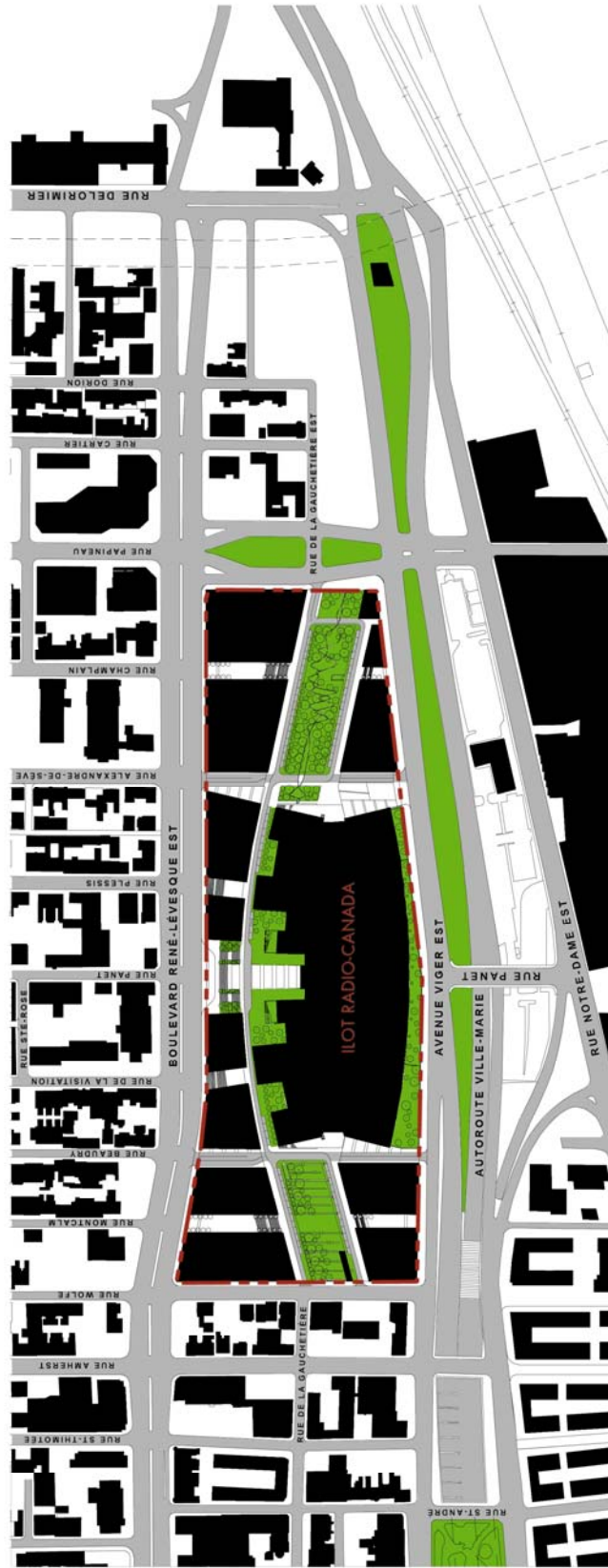
Le repositionnement et la reconfiguration de ces bretelles a nécessité de traiter l'ensemble de l'aménagement du secteur adjacent au site de Radio-Canada et d'incorporer les éléments additionnels suivants :

- l'aménagement de l'ensemble patrimonial constitué de l'ancienne station de pompage Craig, du Pied-du-Courant et du site des Patriotes;
- le maintien de la configuration actuelle de la rue Viger entre de Lorimier et Amherst;
- le réaménagement du square Papineau pour permettre une circulation centrale et un dégagement latéral qui profiterait aux têtes d'îlots à vocation commerciale de la rue Papineau

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

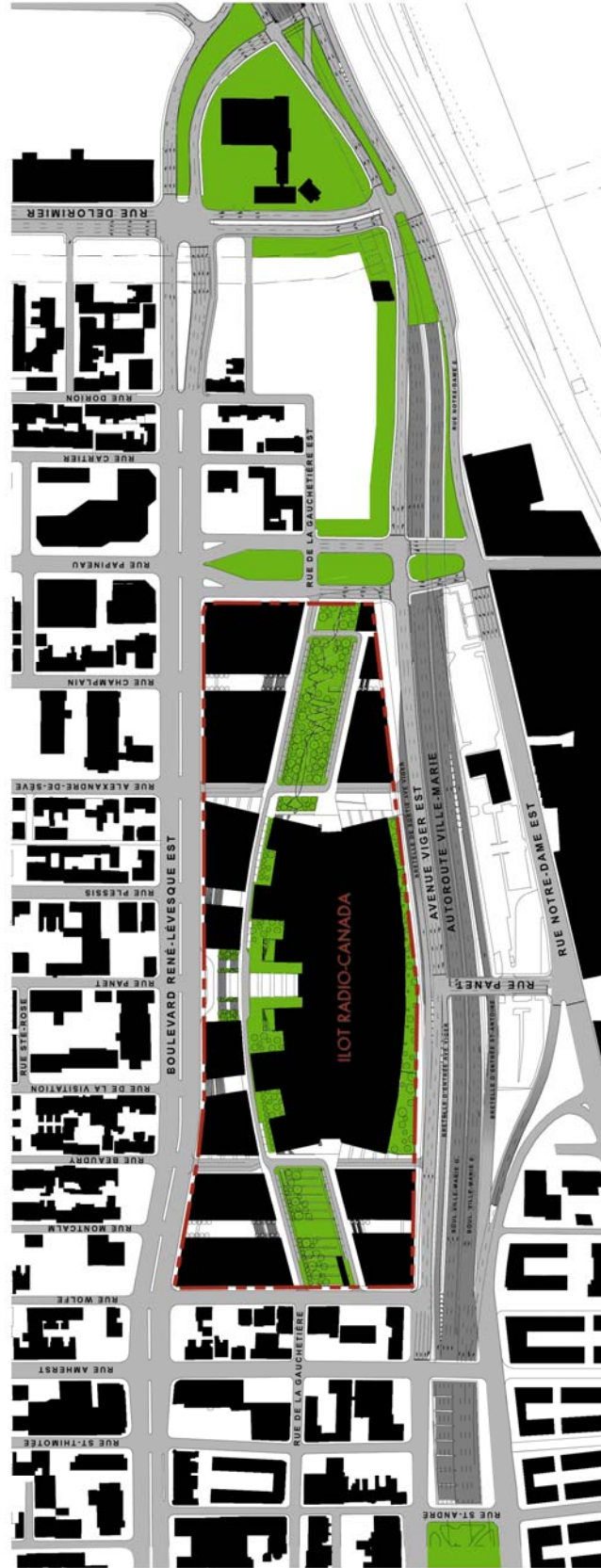
- la reconfiguration de la jonction entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame, de façon à y dégager un grand îlot de développement potentiel (de l'ordre de 22 000 mètres carrés).

Cette hypothèse comporte en outre un élément majeur, qui mérite d'être considéré dans un contexte plus général : le recouvrement par une dalle de l'ensemble de la tranchée ouverte de l'Autoroute Ville-Marie à l'ouest du pont Jacques-Cartier.



ILOT RADIO-CANADA: projet proposé par Daoust Lestage^{inc.}
RUE NOTRE-DAME/VIGER: configuration actuelle

DAOUST LESTAGE^{inc.}
architecture
design urbain



DAOUST LESTAGE[™]
architecture
design urbain

ILOT RADIO-CANADA: projet proposé par Daoust Lestage[™].

RUE NOTRE-DAME/VIGER: projet proposé par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, novembre 2007

 CBC Radio-Canada

4. Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et l'aménagement d'un parc linéaire majeur dans l'est du centre-ville

Comme nous l'avons signalé précédemment, l'existence de la tranchée ouverte de l'autoroute Ville-Marie déprécie les valeurs foncières et limite le potentiel de développement dans l'est du centre-ville. Au moment où des projets immobiliers d'une valeur de plusieurs milliards de dollars sont en voie d'élaboration et d'approbation, la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame fournit une occasion de poser un geste majeur qui aura des répercussions à long terme sur tout le centre-ville de Montréal.

Tout d'abord, le projet permet d'aménager une porte d'entrée Est au centre-ville et au Vieux-Montréal. Par la même occasion, ce geste peut inaugurer une vaste opération de réhabilitation urbaine couvrant une zone sensible allant du Centre-Sud au centre des affaires. Enfin, il peut engendrer des effets de synergie en favorisant la conception, la réalisation et l'intégration urbaine de projets majeurs qui vont faire appel tant aux capitaux privés qu'aux investissements publics. Bref, bien davantage qu'un simple axe de transport autoroutier, le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie permet de créer une véritable colonne vertébrale qui va aider à structurer tout le secteur, une occasion que ne saisit malheureusement pas le projet actuel.

Ce geste consiste d'abord à aménager un espace public en recouvrant par une dalle tout le tronçon de l'Autoroute Ville-Marie entre le Palais des congrès et le pont Jacques-Cartier, profitant notamment du fait que la tranchée actuelle sera prolongée jusqu'au site du Pied-du-Courant à l'est du pont. Ce recouvrement permet l'aménagement d'un parc linéaire majeur en surface, qui a le potentiel de s'imposer rapidement comme l'un des lieux les plus hautement symboliques de la Métropole. Ce parc va relier entre eux des sites majeurs, dont il va appuyer le développement et la mise en valeur :

- À partir de la rue Saint-Denis, il sera connecté au futur site du CHUM, et à quelques mètres de distance au Champ-de-Mars et au Vieux-Montréal. Des aménagements piétons permettront également de relier ce parc au secteur plus à l'ouest du Palais des congrès et du Quartier international.
- Le réaménagement du site actuel du square Viger devrait faciliter les déplacements est-ouest le long du parc linéaire et assurer un encadrement adéquat pour le projet immobilier de la Place Viger, notamment en facilitant son raccordement avec le secteur au nord de l'autoroute et en y améliorant le potentiel de développement.

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

- Le parc linéaire devrait viser explicitement à désenclaver l'actuel secteur du Faubourg Québec, à accroître le potentiel de développement et à faciliter le raccordement du quartier situé au nord (Centre-Sud) avec les espaces au sud présentant de bonnes perspectives sur le fleuve et sur les installations portuaires.
- Le parc linéaire devrait contribuer au raccordement du site de Radio-Canada et de sa périphérie immédiate au secteur situé au sud, incluant les terrains actuellement enclavés de la Brasserie Molson. Il devrait également être aménagé en tenant compte des interfaces avec les voies nord-sud prévues dans le projet (Papineau, Alexandre-de-Sève, Beaudry et Amherst), et faciliter les déplacements piétons le long de ces axes.
- Le parc aboutirait à l'est sur l'ensemble patrimonial composé de l'ancienne station de pompage Craig, du Pied-du-Courant et du site des Patriotes, lui-même lié au site des Portes Sainte-Marie où un projet de développement est actuellement à l'étude. Ce faisant, il jouera un rôle central dans la mise en valeur du site et de ses composantes et contribuera de façon très importante à son animation et à son achalandage par les liens piétons et cyclables qu'il proposera.
- L'aménagement de ce parc fournit également des occasions d'aménager des liens cyclables, que ce soit dans l'axe est-ouest ou avec les quartiers situés de part et d'autre du parc.

Le recouvrement de la tranchée Ville-Marie permettra l'aménagement d'un espace public continu en surface, interrompu seulement par les rues nord-sud qui croisent le secteur. Pour les équipements de ventilation et les structures de surface qui s'avéreront nécessaires, leur design et le contexte de leurs emplacements fourniront l'occasion de rythmer la promenade et, potentiellement, d'y incorporer des œuvres d'art urbain.

5. Le financement du projet

Les coûts additionnels que généreront, par rapport aux propositions actuelles de modernisation de la rue Notre-Dame, le recouvrement de la tranchée Ville-Marie prolongée et l'aménagement d'un parc linéaire continu entre le pont Jacques-Cartier et le Palais des congrès restent à être évalués.

Cela étant dit, l'aménagement d'un parc linéaire de qualité sur un site de cette dimension en plein cœur du centre-ville de Montréal et bordant le secteur touristique le plus important de la Métropole fournira une colonne

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

vertébrale à l'est du centre-ville et va y induire une dynamique de développement d'autant plus importante que de nombreux projets immobiliers majeurs y sont actuellement en gestation ou en processus d'approbation réglementaire. Cette dynamique de développement va s'imposer comme le catalyseur de nombreux autres investissements dans l'avenir et va avoir des répercussions directes sur les valeurs foncières d'un large périmètre de part et d'autre de la tranchée actuelle, mettant ainsi fin aux pressions négatives que celle-ci fait peser depuis des décennies.

Cet effet sur les valeurs foncières va avoir en retour un impact direct potentiellement considérable sur les revenus que la Ville de Montréal va pouvoir tirer de ce secteur. À lui seul, le développement du site de Radio-Canada va générer à terme des revenus fiscaux supplémentaires de quelque 50 millions \$ annuellement. Ce montant sera évidemment compromis si le site est riverain de tranchées non recouvertes et enserré d'un réseau de bretelles d'accès à circulation rapide.

Collectivement, les revenus fiscaux supplémentaires générés par l'ensemble des projets et des actifs immobiliers du secteur vont s'avérer nettement supérieurs s'ils profitent de la présence d'un parc de qualité, puisqu'il est bien connu que la présence d'un tel espace public a des effets positifs sur la valeur foncière – et sur les revenus fiscaux – des propriétés riveraines et avoisinantes.

À première vue, il semble évident que la valeur actualisée de l'ensemble des revenus fiscaux supplémentaires futurs qui seront générés par l'existence d'un tel parc linéaire à cet endroit stratégique du centre-ville risque de dépasser de façon importante les montants requis pour les aménagements de surface. Bref, un tel parc ne va pas seulement améliorer la qualité des milieux de vie avoisinants, il va également s'avérer une opération rentable pour la Ville de Montréal, qui bénéficiera de revenus supplémentaires sur une base permanente.

Si l'aménagement du parc linéaire relève « naturellement » de la responsabilité de la Ville de Montréal, la construction des dalles et des équipements requis pour le recouvrement de la tranchée Ville-Marie demeure une responsabilité du gouvernement du Québec, qui doit en prévoir explicitement le financement dans le montage de son projet. En fait, il devrait s'agir là d'un des pré-requis à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et à la finalisation de l'œuvre inachevée que constitue l'Autoroute Ville-Marie dans son tronçon actuel. Un projet de cette envergure fournit également une occasion d'explorer des mécanismes innovateurs de financement.

Mémoire de CBC/Radio-Canada sur la modernisation de la rue Notre-Dame

L'enjeu est non seulement de réparer les erreurs ou les insuffisances passées, mais aussi de concilier l'objectif de faciliter l'accès au centre-ville des automobiles – ce dont vont d'abord et avant tout bénéficier les résidents des zones périphériques de l'est de l'île et des banlieues de la couronne – avec celui de prévoir les mesures de mitigation au centre et de contribuer à son dynamisme.

6. Conclusion

Dans sa forme actuelle, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame accentue les impacts déjà lourds que la tranchée Ville-Marie exerce sur les quartiers avoisinants et compromet la viabilité de plusieurs projets structurants qui commencent pourtant à prendre forme dans le secteur. À condition d'être revu et corrigé, ce projet comporte néanmoins un grand potentiel de relance d'un secteur qui a largement souffert des erreurs passées.

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec doivent saisir l'occasion. L'enjeu ne peut pas – et ne doit pas – se limiter aux considérations touchant la fluidité d'une circulation automobile provenant pour l'essentiel de la périphérie : il doit tout autant viser à améliorer la qualité et la capacité d'attraction des quartiers qui devront, pour des générations, vivre avec ces infrastructures et avec les impacts qu'elles vont avoir sur eux. En adoptant une telle approche, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec pourront doter le centre-ville de Montréal d'une prestigieuse porte d'entrée vers l'est, d'un geste urbain posé dans l'un de ses secteurs à grand potentiel touristique qui pourrait fort bien devenir un icône de Montréal sur la scène internationale, d'un milieu de vie résidentiel exemplaire par sa diversité, sa qualité et son animation, d'un réseau de bassins d'emplois et de services commerciaux articulés autour d'un parc de grande qualité.

Les conditions de réalisation d'un projet de cette envergure et de cette ambition sont réunies, à la fois au plan foncier, urbanistique, social, financier et fiscal. Il est nécessaire de prendre tous les moyens d'en assurer la réussite.