

# **Analyse du Mémoire de la Ville de Montréal devant le BAPE en janvier 2002 pour le projet de modernisation de la rue Notre Dame à Montréal**

**Déposé à Convercité,  
Mercredi, le 30 janvier 2008**

***Pierre Brisset, Architecte.***  
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE  
(GRU)**

**Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire**

4344 Bowbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4  
Tel: (514)899 5314, Cel (514) 668-1781  
Courriel: [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
WEB: <http://gruhm.org/>



## **Lecture du Mémoire présenté par la Ville de Montréal au BAPE en janvier 2002**

### **LA RUE NOTRE-DAME; UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL ENTRE L'EST ET LE CENTRE-VILLE**

Voici un sommaire exécutif du mémoire de la ville de Montréal qui fut présenté en janvier 2002 devant le BAPE et qui encouragea ce dernier à opter pour un boulevard urbain «humanisé». Bref, à quelques virgules près, le mémoire de la ville reflétait bien l'état d'esprit des citoyens et contredisait totalement le projet autoroutier qu'elle nous présente aujourd'hui comme un «boulevard». Rappelons que cette autoroute est équipée de quatre feux de donnant l'accès exclusivement vers l'Est et ce, seulement hors des heures de pointe, ce qui indique une ressemblance sans équivoque avec le premier projet de 1999. À notre avis, ce projet se classe comme une autoroute, quelque part entre l'A-720 du centre-ville et l'A-25 du tunnel Louis Hippolyte Lafontaine. En reprenant la lecture du mémoire de la ville, version 2002, voici ce qu'on voit à la page 6 :

### **UN PROJET D'AUTOROUTE NON SOUHAITABLE**

**Le projet d'autoroute .... ne représente pas une nécessité et il n'est pas souhaitable pour un grand nombre de raisons, dont plusieurs son énumérées ci-dessous;**

1. **Offre dépassant largement les besoins;**
2. **Création d'une boucle autoroutière à l'intérieur de l'île de Montréal avec impacts négatifs;**
3. **Non-intégration dans un aménagement urbain de qualité;**
4. **Potentiel d'accessibilité au fleuve sérieusement affecté;**
5. **Discontinuité des artères nord-sud avec impact majeur sur les courants de circulation dans l'Est;**
6. **Circulation de transit dans les quartiers;**
7. **Concept inadéquat pour assurer la desserte locale et régionale du transport en commun;**
8. **Impact négatif sur le centre-ville;**
9. **Camionnage induit;**
10. **Sécurité redoutable.**

Ces constatations s'appliquent autant sur le projet du MTQ 2001 que sur celui de la ville/MTQ de juin 2005

De plus, à la page 18 de son mémoire, on continue ainsi;

## **RAISONS INSUFFISSANTES POUR L'ABANDON D'UN BOULEVARD URBAIN**

1. **Obstacle fonctionnel;**
2. **Obstacle psychologique;**
3. **Obstacle visuel.**

En page 22 du mémoire, on élabore la situation actuel des transport en commun et décrit un besoin criant d'évoluer le dernier;

## **TRANSPORT EN COMMUN**

La modernisation de la rue Notre-Dame vers l'Est est une occasion unique d'intégrer l'amélioration du transport en commun à un projet d'amélioration du réseau routier.... La ville de Montréal constate que le taux de possession d'automobiles dans le secteur sud-est de Montréal est le plus bas (0,29 auto/personnes) de Montréal,...

1. **État de la situation;**
2. **Capacité de la ligne 1 – verte du métro;**
3. **Pouvoir d'attraction de la rue Notre-Dame;**
4. **Axe Notre-Dame, lien de transport en commun;**
5. **Axe Notre-Dame, lien de transport collectif (covoiturage).**

En page 26, on continue à élaborer le bien fondé d'un réseau de transport collectif efficace;

## **GESTION DE LA DEMANDE DES DÉPLACEMENTS POUR L'EST DE MONTRÉAL**

La nouvelle administration de la ville de Montréal privilégie les projets de développement durable sur son territoire et en fera la promotion dans la région métropolitaine. La gestion de la demande des déplacements qui vise essentiellement à réduire la dépendance de l'utilisation de l'automobile à un seul occupant en favorisant le transport en commun et les modes de transport alternatifs tels le vélo et la marche, s'inscrit dans la politique de transport durable...

Comme toutes argumentations on cite bien les craintes et les tendances sur ce continent à la page 28;

## **LES TENDANCES EN AMÉRIQUE DU NORD**

1. **Les exemples; San Francisco, Portland, Milwaukee, New York et Boston;**
2. **Le principe de la demande induite;**
3. **La pollution par le bruit;**
4. **Stratégies pour réduire l'émission des gaz et la consommation d'essence.**

Plus loin, à la page 36, on souligne les mérites et l'importance de l'intégration urbaine relative aux aspects économiques dont tout cela pourrait amener dans l'est de l'île;

### **INTÉGRATION URBAINE ET ASPECTS ÉCONOMIQUES**

**Montréal est d'abords et avant tout une grande collectivité de citoyens. Ceux-ci vivent à proximité les uns des autres afin d'optimiser leurs échanges de biens, de services et d'information. La civilité, c'est-à-dire la tolérance, le respect réciproque et la politesse sont les conditions nécessaires à l'harmonie sociale au sein de cette collectivité. La prospérité commune et individuelle des montréalais et l'amélioration constante de leur qualité de vie leur demande une participation sans faille à l'effort économique de la collectivité et une grande solidarité. C'est pourquoi le citoyen est au coeur de notre politique d'urbanisme.**

- 1. Infrastructure de transport: un espace urbain multi-usages;**
- 2. Intérêts économiques pour l'est de Montréal.**

En sautant les détails des points énumérés ci-haut, nous arrivons à la page 41;

### **PROPOSITION D'UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN**

**Pour être durable, un aménagement urbain de qualité doit intégrer le développement architectural aux facteurs naturels et incorporer autant les besoins sociaux, les caractéristiques culturels et les valeurs sociétales que les impératifs économiques. Tout en solutionnant les problèmes du présent, il ne doit pas hypothéquer l'avenir. Et il doit tenir compte de l'esthétique: un aménagement urbain de qualité en est aussi un de beauté.**

**Tout projet, notamment les interventions importantes comme celle de la rue Notre-Dame, doit s'insérer dans l'ensemble des composantes urbaines et constituer un facteur d'harmonie...**

**Un aménagement urbain exige un équilibre subtil entre les intérêts de la collectivité et ceux, individuels, de chacun des usagers. Il cherche à intégrer de façon harmonieuse tous les lieux de la ville: habitations, commerces, industries, bureaux, écoles, parcs et lieux de loisir, églises, cliniques et beaucoup d'autres.... De toutes ces infrastructures qui unissent les uns aux autres, le plus important – et paradoxalement le plus négligé - est le réseau piétonnier parce qu'il constitue l'espace public de socialisation par excellence...**

**Contrairement à l'autoroute (*Ville/MTQ*) avec le temps le boulevard urbain (*humanisé*) devient un lieu de rassemblement. Il répond aux besoins des piétons autant qu'à ceux des autres... On peu y prévoir la construction de bâtiments multi-fonctionnels (*sur ces abords*) avec des prolongements extérieurs de qualité.**

**Ainsi bordé, le boulevard urbain (*humanisé*) devient un lieu à l'échelle humaine. En architecture et en urbanisme, lorsqu'on parle d'échelle humaine, on signifie la capacité pour les êtres humains d'établir une relation compréhensible avec leur environnement. Lorsque cette compréhension existe dans un espace urbain., les usagers y trouvent leur confort et leur satisfaction. L'idée d'échelle humaine n'est pas directement reliée à la taille de l'espace...**

**Le boulevard urbain intégrera des voies réservées au transport en commun, des terre-pleins, une piste cyclable, des alignements d'arbres, des trottoirs et un mobilier urbains. Il sera un espace urbain à l'échelle humaine en même temps qu'une artère...**

**Les exemples de ce type de boulevard sont nombreux, entre autres, mentionnons le Paseo de Garcia de Barcelone, le Cours Mirabeau d'Aix en Province, le Ringstrasse de Vienne ou l'Unter den Linden de Berlin...**

- 1. La nécessité de l'aménagement d'un boulevard urbain;**
- 2. La proposition.**

Enfin, si l'on compare le projet de la Ville présentée devant les audiences du BAPE en janvier 2002 contre celui qui apparaît sur la carte postale, on remarque les différences suivantes : réduction de voies de 6 à 4 et instauration d'un SLR immédiatement, plutôt que des autobus en site propre dans la bande médiane de la Notre Dame. Précisons qu'un système de SLR exige une emprise beaucoup moins large (20 pieds) que sa contrepartie de voies d'autobus en site propre (30 pieds) à cause du phénomène de meilleure maîtrise latérale des véhicules pour les tramways.

De plus, contrairement à ce que propose la ville, nous préconisons une hauteur limite de trois étages pour les édifices, plutôt que cinq, afin d'être en harmonie avec le reste du quartier. (Le mot «harmonie» revient souvent dans le mémoire 2002 de la ville...)

Donc, la lecture de ce mémoire dans son entier est essentielle pour bien comprendre tous les enjeux en cause et, en terminant, la greffe de la Notre Dame directement au boulevard René Lévesque, permettrait un véritable axe multimodal reliant l'Est de Montréal à son centre-ville.