



## **Surdimension et Fragmentation**

Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique  
30 janvier 2008

par : Philippe Binette



Philippe Binette est architecte paysagiste diplômé avec honneur du baccalauréat en architecture de paysage de l'Université de Montréal en 2005. Au cours de ses études, il s'est intéressé aux problématiques concernant les infrastructures, leur impact sur le développement urbain et l'intégration de ces dernières tant à l'échelle locale que régionale. Il a notamment travaillé sur une stratégie de pré-verdissement pour la cour Turcot et sur un projet de requalification urbaine sur le terrain des usines Singer à St-Jean-sur-Richelieu. Il a également fait partie d'un workshop portant sur le développement urbain abusif à Reggio di Calabria, en Italie.

Au niveau professionnel, Philippe Binette a travaillé au sein du Groupe Rousseau-Lefebvre, une firme multidisciplinaire en aménagement axée sur le développement durable. Il était notamment membre de l'équipe de travail attiré au projet des Clos Prévostois, un projet combinant l'urbanisme et l'architecture de paysage qui s'est vu attribué des mentions d'honneur au niveau canadien par ces deux professions.

Philippe Binette a emménagé dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve au cours de la dernière année.

## ■ ■ ■ Considérations générales

La modernisation de la rue Notre-Dame adresse plusieurs enjeux majeurs définissant la notion d'urbanité contemporaine. Il est prétendu que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame se veut une solution appropriée à Montréal pour le 21<sup>ème</sup> siècle. La présente proposition soumise par le ministère des Transports et la Ville de Montréal ne constitue en rien une solution appropriée et innovatrice devant tous ces enjeux. Ce projet envisagé, pensé et repensé au cours des 30 dernières années n'a vraisemblablement pas vu sa conception innover au fil de toutes ses années. Au même problème, on apporte les mêmes solutions qui nous conduiront invariablement vers les mêmes résultats. Alors que l'on s'apprête à démanteler un échangeur en ruine dans l'ouest de la Ville, on propose d'en construire un nouveau pour ce projet. Alors que le développement durable devient une priorité, un retour à la formule infrastructure autoroutière / congestion / pollution vieille de 40 ans est adopté. Alors que l'on veut encourager le redéveloppement du cœur de Montréal, un autre raccourci pour la banlieue est présenté.

*La construction d'un corridor routier à quatre voies pour chaque directions surpasse les besoins nécessaires en matière de transport et devant la nouvelle efficacité du corridor, les utilisateurs se multiplieront jusqu'à la saturation du réseau.*

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise le prolongement d'une infrastructure autoroutière jusqu'au cœur du centre-ville de Montréal. Pour ce faire, le Ministère des Transports propose la consolidation, en une seule entité, du tracé d'accès au centre-ville de Montréal, soit l'axe de Souigny en direction Ouest – L'Assomption en direction Sud – la rue Notre-Dame en direction Ouest en pointe le matin et la direction inverse en soirée. Ainsi, l'automobiliste aura une expérience de nature autoroutière continue entre la banlieue et le centre-ville.

Une autoroute constitue un espace de transit qui, en raison de son ampleur et de la vitesse de la circulation élevée, est incompatible avec le milieu urbain. Le projet du ministère des Transports et de la Ville de Montréal consiste donc à l'intrusion d'une infrastructure inappropriée et surdimensionnée sur un site dont la nature urbaine est incontestable. Devant la dimension réduite du site, il est difficile de concevoir qu'une intégration entre ces deux environnements contradictoires pourra être envisageable.

De plus, les documents présentés par les autorités ne démontrent en aucune façon qu'une attention particulière a été portée à la réalisation d'un concept d'aménagement stratégique pour l'ensemble du projet. L'approche habituelle est préconisée; le ministère des Transports cherche à construire un tronçon autoroutier à grande vitesse et par la suite, aménager les espaces résiduels afin de compenser pour l'impact négatif d'un ouvrage technique trop imposant pour les besoins et la réalité physique du milieu. En suivant les intentions du présent projet, les espaces riverains à l'infrastructure seront fragmentés et ne pourront contribuer à la revitalisation des quartiers, et ultimement de la Ville de Montréal.

Le projet proposé viendra compléter l'axe Souigny amorcé au début des années 1990. La construction de deux nouvelles voies au nord des voies existantes rapprochera le tronçon autoroutier des quartiers avoisinants. Il est prévu de transformer les voies existantes en trois voies en direction est afin de réduire la congestion. L'infrastructure générée par la proposition du ministère des Transports et la Ville de Montréal démontre clairement qu'une augmentation du débit automobile est prévue sur l'axe Souigny en raison de l'augmentation du débit d'entrée plus rapide provenant de la réalisation d'une rue Notre-Dame surdimensionnée. Toutefois, on ne fait ici que reporter le problème puisque l'important débit automobile convergeant vers l'axe Souigny se dirige vers l'accès au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine qui lui, souffre d'une congestion chronique. Ainsi, la congestion à cet endroit sera considérable et ne pourra être solutionnée puisque l'élargissement du pont-tunnel ne peut être envisagé. Il serait donc avantageux de réduire l'importance des infrastructures proposées, ce qui limiterait le débit d'entrée au pont-tunnel en ralentissant la vitesse d'accès sur l'ensemble du tronçon routier proposé.

L'axe Souigny devrait donc être réalisé avec deux voies dans chaque direction, permettant ainsi l'aménagement d'un terre-plein central plus important. Cette mesure agirait à titre de compensation par rapport au rapprochement des voies de circulation des quartiers avoisinants. Avec l'élargissement du terre-plein central, il sera possible d'isoler les voies réduisant ainsi les impacts sonores pour les résidents et améliorant l'expérience routière pour les usagers. L'obtention d'un équilibre entre l'importance d'une emprise et l'ampleur de l'infrastructure routière est primordial afin de générer un aménagement autoroutier de qualité en milieu urbain.

Le plan proposé démontre la poursuite du boulevard L'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame dans une configuration plus autoroutière qu'urbaine. En effet, de par la géométrie des échangeurs, le projet cherche à prioriser la transition entre l'axe Souigny et la rue Notre-Dame. Pour assurer son fonctionnement et sa sécurité, le tronçon routier du boulevard L'Assomption sera donc isolé physiquement du milieu urbain. L'isolement de l'infrastructure routière avec le milieu urbain s'effectue généralement par la réduction au minimum d'intersections entre la trame urbaine et l'autoroute. Bien que la trame urbaine n'est pas encore déterminée sur les terrains à l'ouest du futur boulevard L'Assomption, il serait peu probable que des connections entre les rues est-ouest et le boulevard L'Assomption soient implantées. En effet, un des objectifs principal du projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise la réduction du trafic sur les artères internes du quartier. L'aménagement de bretelles donnant accès à la rue Ontario, par exemple, irait à l'encontre de la logique générale du projet.

*Le boulevard de L'Assomption, entre Hochelaga et Notre-Dame, sera donc une section autoroutière, soit une infrastructure majeure de transport. À cette infrastructure majeure doit correspondre un aménagement majeur afin de l'intégrer de façon juste au milieu urbain.*

Le prolongement du boulevard sera effectué sur des terrains en friche permettant ainsi une certaine liberté quant à la largeur de l'emprise de ce tronçon routier majeur. De plus, il est proposé dans les documents que les terrains situés à l'ouest de la nouvelle infrastructure de transport seront consacrés au développement résidentiel afin de contribuer à la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve. L'occasion est donc idéale d'avoir une approche globale de conception afin de ne pas être confiné à un espace trop étroit, ne permettant pas la création d'un milieu urbain de qualité.

### Aménagement et redéveloppement urbain

Trop souvent, comme on peut le constater avec l'axe de Souigny, l'ampleur des aménagements entourant les autoroutes en milieu urbain sont insuffisants. Plutôt que de concevoir une entité paysagère qui contribuera à l'amélioration du milieu de vie des résidents dans lequel s'inscrit une infrastructure de transport, on conçoit habituellement un ouvrage technique pour ensuite tenter de palier aux problèmes que ce dernier entraîne sur le milieu environnant. Il faut laisser l'infrastructure respirer si l'on peut s'exprimer ainsi, plutôt que de la coincer dans un cadre peu attrayant tant pour les automobilistes que pour les résidents.

Afin d'intégrer convenablement le prolongement du boulevard L'Assomption au milieu urbain, il est donc primordial d'inclure cette infrastructure dans une emprise majeure. Ainsi, profitant de l'état d'abandon des terrains adjacents, il faudrait ajouter à l'emprise nécessaire à l'aménagement du corridor routier, une emprise verte.

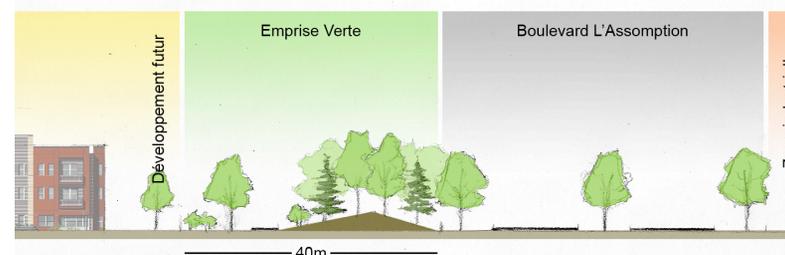


Cette emprise verte, d'une largeur minimale de 40 mètres, sera plantée de façon importante et agira à titre d'isolant entre le corridor routier et le milieu urbain et ce, à plusieurs niveaux. Cette emprise, d'une superficie approximative de 50 000 mètres carrés pourra être considérée comme une mesure de compensation pour l'amélioration de la qualité de l'air devant l'augmentation envisagée de véhicules sur ce tronçon routier. Cette emprise verte jouera également un rôle bénéfique quant à la réduction de l'impact sonore pour les résidents du quartier. Il est également important de considérer que cette emprise plantée est positionnée de façon perpendiculaire par rapport aux vents dominants hivernaux provenant du nord-est et amenant avec eux les embruns salins des corridors routiers.

Certains évoqueront que cette emprise verte réduit la superficie potentielle de terrains accessibles au développement immobilier et conséquemment constitue une réduction de revenus potentiels pour les gouvernements. Cependant, en adoptant l'approche habituellement préconisée dans ce type de projet, la valeur des propriétés riveraines à l'autoroute doit être dépréciée de façon considérable en raison des désagréments causés par cette dernière, et cette situation ne pourra être modifiée avec le temps. Avec l'implantation d'une emprise verte, cette dépréciation pourra être contrecarrée et avec la croissance et la densification de la végétation, la valeur de ces mêmes propriétés pourra s'accroître en raison de la présence de ce cadre naturel. Ainsi, il sera possible de parler d'une future revalorisation de ce quartier.

En plus d'améliorer la qualité du milieu de vie des résidents, l'aménagement de cette emprise verte sera également bénéfique pour l'expérience routière. Il faut se rappeler que sur une plus grande échelle, cette transition entre l'axe de Souigny et la rue Notre-Dame constitue en quelque sorte une porte d'entrée vers le cœur de la Ville de Montréal. Ainsi, ce

passage fortement encadré par un environnement vert permettra de faciliter la transition entre la vitesse automobile qui prévaut en milieu autoroutier et celle qui prévaut en milieu urbain.



En rétrospective, le parti pris par le ministère des Transports et la Ville de Montréal suggère l'aménagement d'un tronçon à caractère autoroutier entre l'axe de Souigny et la rue Notre-Dame, ce qui constitue une infrastructure majeure pour le milieu urbain.

*Il est donc important que l'ampleur des aménagements assurant la viabilité du milieu urbain corresponde à l'ampleur proposée par l'ouvrage technique. En ce sens, le site du prolongement du boulevard L'Assomption constitue une occasion idéale pour construire, non pas seulement une infrastructure, mais bien un paysage urbain.*

Le secteur Hochelaga-Maisonneuve est définitivement le secteur le plus problématique pour le projet. Sur un site urbain d'une largeur moyenne de 75 mètres, on cherche à réaménager un corridor routier à grande vitesse, un accès aux espaces portuaires et un milieu de vie pour les résidents. Contrairement aux autres secteurs où l'insertion de l'infrastructure autoroutière s'effectue sur des espaces urbains déstructurés et à vocation plus industrielle que résidentielle, le quartier Hochelaga-Maisonneuve constitue une entité urbaine structurée qui est intimement reliée au fonctionnement de la rue Notre-Dame.

### Analyse du site et du projet proposé

#### *L'infrastructure proposée est surdimensionnée par rapport aux besoins de circulation :*

La rue Notre-Dame fonctionne présentement avec deux voies dans chaque direction subissant des périodes de pointe de façon unidirectionnelle. La circulation en période de pointe doit également se conformer aux nombreux feux de circulation. Hors des périodes de pointe, le fonctionnement de ce corridor routier est similaire à celui des grands axes urbains de la Ville de Montréal. La construction d'un corridor routier à quatre voies dans chaque directions, parfois plus en raison des voies de service, constitue une utilisation inefficace de l'espace et des ressources matérielles et financières. En effet, les quatre voies en direction inverse de la période de pointe seront pratiquement inutilisées et hors des périodes de pointe, le corridor routier sera utilisé à un faible pourcentage de sa capacité. Une réduction du nombre de voies doit être prévue afin de ne pas compromettre la qualité de vie des résidents. Il serait envisageable, pour une utilisation efficace des ressources, de concevoir un corridor routier laissant place à une certaine flexibilité directionnelle des voies de circulation.

#### *L'espace est restreint :*

L'espace utilisable pour la modernisation de la rue Notre-Dame est limité. Par rapport au projet présenté pour le Ministère des Transports, l'espace est tout simplement insuffisant. En effet, la construction d'un espace routier de huit voies de large, voire même douze voies dans le cas de l'intersection Pie-IX, ne laissera la place qu'à l'aménagement de mesures d'atténuation, c'est-à-dire l'aménagement de murets anti-bruit et de quelques plantations. Cette fragmentation du site, en petits espaces résiduels séparés par les sections en tranchée, les clôtures et les murets, ne pourra pas permettre l'aménagement d'un espace urbain de qualité. L'ampleur de l'ouvrage technique doit donc être réduite avant de pouvoir parler d'aménagement et d'intégration urbaine. Ceci permettra donc d'éviter la fragmentation de l'espace et le site de la rue Notre-Dame pourra être perçu comme une entité spatiale et paysagère.

#### *La rue Notre-Dame est un axe de transport important :*

De par sa situation géographique, étant la première voie terrestre longeant le fleuve, la rue Notre-Dame était, est et sera un axe stratégique de transport. Au transport maritime est venu se greffer le transport ferroviaire et le transport routier créant ainsi un corridor de circulation d'une importance capitale pour le développement de Montréal. Il est difficile d'imaginer que l'on pourrait réduire l'importance du corridor routier sans créer des problématiques majeurs de circulation pour les autres axes est-ouest environnants. Cependant, l'aménagement de cette bande de terre large de 75 mètres doit permettre une adaptation aux besoins futurs de transport, et non pas constituer un ouvrage technique inflexible et unifonctionnel tel que proposé par les autorités gouvernementales.



*Le site et ses exigences permettent difficilement la reconstruction des îlots urbains :*

Devant les exigences du site précédemment exposées, il est difficile d'envisager que la reconstruction des quartiers riverains vienne rejoindre la rue Notre-Dame. Évidemment, plus l'infrastructure de transport est importante, plus la réalisation d'un milieu de vie de qualité sur la rue Notre-Dame devient improbable. En reconstruisant complètement les îlots urbains, la gestion des transports sur la rue Notre-Dame serait complexifiée et les demandes en transport serait donc réparti sur l'ensemble des axes est-ouest des quartiers riverains, ce qui diminuerait grandement la qualité du milieu de vie sur l'ensemble du territoire. Mieux vaut concentrer les problématiques de transport à l'intérieur du corridor existant et assurer la revalorisation des quartiers en investissant à l'intérieur de ces derniers. Ainsi, il sera possible d'améliorer l'expérience urbaine sur les autres artères des quartiers environnants et de bonifier la qualité du milieu de vie des résidents.

*La connection ville / port / fleuve est complexe :*

Derrière les débats sur l'aménagement de la rue Notre-Dame se cache toujours le rêve de retrouver le fleuve. Malgré les liens aériens proposés par le présent projet, l'infrastructure routière, trop importante et trop rapide, demeurera une barrière entre les quartiers riverains et le fleuve sur la majorité de son parcours. Certes, l'accès physique au fleuve est pour l'instant difficile à concevoir puisque, une fois la rue Notre-Dame franchie, il reste encore les voies ferroviaires et les infrastructures portuaires à traverser avant d'atteindre le fleuve. Cependant, avec la transformation de l'économie industrielle, on pourrait assister à une reconfiguration des infrastructures portuaires et un accès vers le fleuve pourrait être envisagé. Il est donc important d'aménager un corridor routier flexible dans le temps permettant un accès facile au fleuve. La vitesse suggérée sur le tronçon routier proposé et les portions en tranchées ne permettent aucune flexibilité sur la

majorité du parcours. Ainsi, l'infrastructure ne pourra suivre une évolution potentielle du milieu urbain.

*L'aménagement de la rue Notre-Dame doit montrer l'exemple :*

L'innovation est l'élément le plus important afin qu'un projet puisse répondre aux enjeux contemporains d'aménagement urbain. Pourtant, avec le projet déposé par le Ministère des Transports la rue Notre-Dame prendra l'allure d'un second boulevard Métropolitain ou d'un second boulevard Décarie, deux infrastructures qui sont loin d'être des modèles en matière d'aménagement urbain. Ces deux infrastructures qui, de par leur incompatibilité avec le milieu urbain, ont entraîné un appauvrissement de la qualité de vie des quartiers environnants et une dépréciation importante de la valeur immobilière de ces derniers. À l'échelle locale, la modernisation de la rue Notre-Dame se doit être un geste d'aménagement fort qui encouragera le redéveloppement des quartiers environnants. Dans une perspective plus philosophique, la modernisation de la rue Notre-Dame doit élever les standards en matière d'aménagement de corridors routiers urbains. Sur ce point, le Québec fait figure d'enfant pauvre avec ses boulevards Taschereau, Métropolitain, Charest à Québec, Saint-Martin à Laval. Plutôt que d'enfourer l'ensemble des investissements dans un ouvrage technique surdimensionné, il faudrait concevoir un aménagement qui permettra une expérience positive à la fois pour l'utilisateur du corridor routier et pour les résidents des quartiers environnants. La modernisation de la rue Notre-Dame devrait devenir un précédent d'envergure internationale en matière d'aménagement urbain. Ainsi, il sera possible de mettre de l'avant le terme « intégration urbaine ».

Tel que mentionné précédemment, l'infrastructure proposée par le ministère des Transports et la Ville de Montréal se veut beaucoup trop imposante par rapport aux besoins et aux réalités du site. L'ampleur de l'ouvrage technique ne permettra pas de concevoir un aménagement cohérent afin d'intégrer cet ouvrage au milieu urbain. Il est donc nécessaire, afin de concevoir un espace et un paysage urbain de qualité, de réduire l'ampleur de l'ouvrage technique tout en assurant que la rue Notre-Dame conserve son efficacité à titre de corridor de transport. À ce titre, les présentes solutions visent la création du Corridor Vert Notre-Dame qui se définit comme une entité paysagère dans laquelle est intégrée une infrastructure de transport.

### Infrastructure

#### *Un corridor routier à trois voies par direction :*

La rue Notre-Dame fonctionne pour l'instant à deux voies par directions, les gouvernements en proposent quatre par direction, sans compter les voies de service présentes sur la majorité du tracé. La création d'un corridor routier à trois voies, combinée avec les présentes mesures amélioreront grandement le flot de circulation. Plutôt que d'aménager une voie réservée uniquement au transport en commun, il serait préférable de combiner la voie réservée au transport en commun avec une voie pour le covoiturage. Cette mesure permettra une implication du citoyen dans l'amélioration du fonctionnement du réseau routier. De plus, la réduction de la largeur de l'ouvrage technique permettra une diminution de la vitesse et conséquemment une diminution du niveau sonore. L'espace récupéré sera consacré à l'aménagement du site, permettant une meilleure intégration du corridor routier.

#### *Concevoir un corridor routier à un seul niveau :*

En plus d'améliorer la qualité du milieu de vie, la conception du Corridor Vert Notre Dame veut créer une expérience paysagère intéressante pour l'automobiliste. Ce dernier

prendra contact avec les quartiers et les éléments patrimoniaux qu'il franchit. Ainsi, la construction de voies en tranchée doit être minimisée voire même rejetée puisqu'il s'agit là d'une négation complète du site. L'utilisation de murs cadrant les voies et de murs anti-bruit doit être minimisée puisque l'objectif est de concevoir une entité spatiale et non un espace fragmenté.

#### *Rationaliser les accès au corridor routier :*

Afin d'assurer la fluidité du tronçon routier, il est primordial d'en rationaliser ses accès, et ce notamment du côté des installations portuaires. En effet, les installations portuaires et les usines adjacentes possèdent pas moins de 18 points d'accès sur la rue Notre-Dame entre le parc Bellerive et la rue Ste-Catherine. Il serait bénéfique de réduire le nombre d'accès et de les officialiser afin d'assurer la sécurité du tronçon routier. De plus, les nouveaux accès devraient être connectés avec la voie de circulation bidirectionnelle située à l'intérieur des installations portuaires. Ces mesures permettront de simplifier certaines intersections et d'éliminer plusieurs feux de circulations sur le tracé.

#### *Simplifier la configuration des intersections :*

La conception du Corridor Vert cherche à assurer la fluidité d'une circulation à vitesse moyenne de 60 km/h, et ce spécifiquement dans la direction dominante de la circulation aux heures de pointes. L'objectif est d'obtenir une expérience de conduite continue en réduisant au maximum les changements de vitesse causés par les intersections bidirectionnelles. Ainsi, une seule intersection, soit celle entre Notre-Dame et Pie-IX, sera sous l'effet des feux de circulation en permanence. Les autres intersections majeures étant des intersections en T, une configuration permettant un contournement de l'intersection en direction ouest pourrait être aménagée (voir graphique ci-joint). Ceci permettrait une circulation ininterrompue en période de pointe du soir puisque le fonctionnement des voies est-ouest est indépendant. De

plus, les intersections avec des rues de moindre importance seront simplifiées, n'accordant qu'un accès avec les voies en direction est de la rue Notre-Dame. L'atteinte des autres directions de circulation, ouest et nord, s'effectuera par l'aménagement de demi-tours en tunnel situés à certains endroits stratégiques.



## Intégration urbaine

Le Corridor Vert Notre-Dame devrait s'inscrire au milieu urbain à titre d'espace vert. Avec ce projet on assisterait à la création d'une coulée verte d'une longueur de près de 9 kilomètres se dirigeant vers le centre-ville. Le Corridor Vert se connecte également à une série de parcs à l'échelle locale, soit les parcs Dézéry, Bellerive, Morgan et Champêtre. Il serait également porteur d'un objectif de reverdissement de l'ensemble des espaces résiduels reliés la rue Notre-Dame en plus d'agir à titre d'élément structurant pour les nouveaux sites de développement tel que le site de la Fonderie et la cour de triage situé entre la rue Bercy et la rue Moreau.

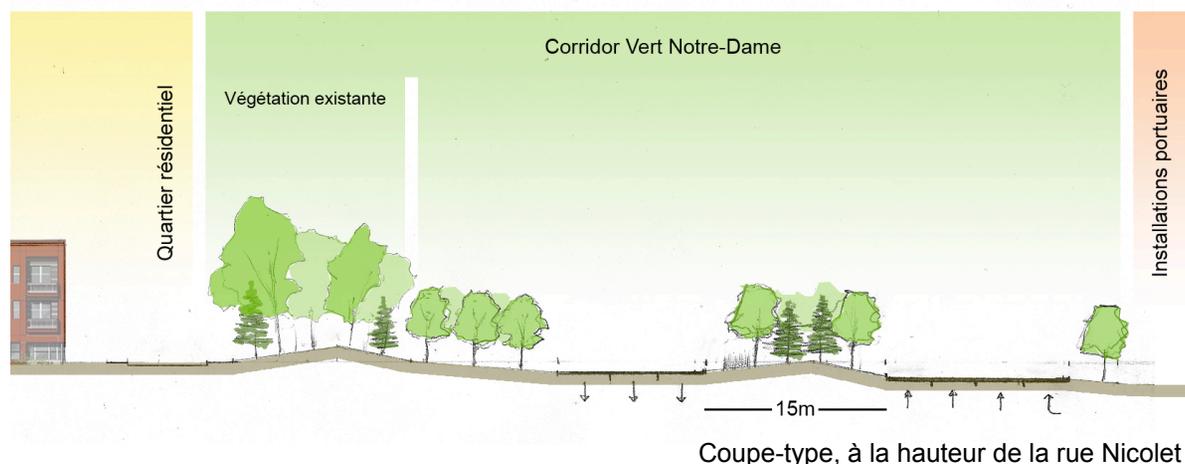
### Élargissement de la bande verte entre les quartiers et l'infrastructure :

Profitant d'une infrastructure réduite à trois voies par direction, il est possible d'élargir la bande verte existante entre les quartiers et le tronçon routier. Cet élargissement de la bande verte transformera une zone de transition résiduelle en de véritables espaces qui pourront être réaménagés pour les populations locales. Un travail important est à faire concernant l'aménagement en détail de ces espaces et la reconfiguration

des rues en boucle au sud de la rue Ste-Catherine, qui font partie intégrante du concept de Corridor Vert Notre-Dame.

### Implantation de la piste cyclable :

L'implantation de la piste cyclable figure également parmi les enjeux inscrits dans le réaménagement de ces espaces. Suivant le projet du ministère des Transports et la Ville de Montréal, il devient difficile de concevoir que la marge d'un tronçon autoroutier aussi important soit un endroit propice à l'aménagement d'une piste cyclable. Une piste cyclable longeant un mur dans un espace où la qualité de l'air sera plutôt faible ne peut être considérée comme une expérience agréable. De plus, le cycliste aurait à traverser plusieurs intersections à proximité d'une circulation à haute vitesse. Ceci laisse planer un doute quant à la sécurité de la piste cyclable. La mise en place du concept de Corridor Vert améliorerait définitivement l'expérience spatiale pour les cyclistes, mais le passage aux intersections demeurerait une problématique, et ce, même si la vitesse de la circulation automobile serait réduite. Il serait donc envisageable de relocaliser la piste cyclable sur une artère plus centrale du quartier dans la mesure où un aménagement de qualité et permanent lui serait attribué.



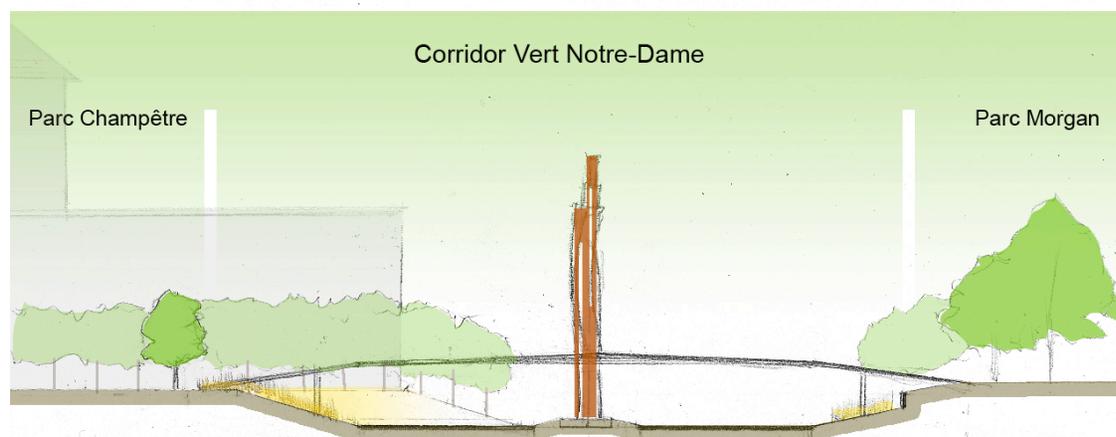
### *Aménagement d'îlots centraux plantés :*

Le Corridor Vert Notre-Dame se démarquerait par l'importance de ces îlots centraux, atteignant une largeur supérieure à 15 mètres à certains endroits. Ces îlots seraient plantés de façon importante afin d'isoler les voies de circulations, ce qui contribuerait grandement à la réduction des impacts sonores du tronçon routier et à l'amélioration de la qualité de l'air. Aux intersections et aux endroits où l'emprise est plus serrée, l'îlot central retrouverait une configuration plus près des standards d'un boulevard urbain, ayant une largeur de près de 4 mètres. Ainsi, le tracé des voies sera légèrement sinueux, ce qui contribuera au ralentissement de la vitesse de circulation. Pour l'automobiliste, l'expérience du Corridor Vert sera bonifiée par le cadre urbain et végétal comparativement la faufileade entre les murs de béton proposée par les autorités.

### *Marquage des lieux patrimoniaux sur le tracé :*

La rue Notre-Dame est, de par son existence, un espace historique. Sa modernisation doit nous mettre en contact avec les espaces que la rue franchit, et non pas en être une négation complète. Le projet proposé par le ministère des Transports et la Ville de Montréal nous fera traverser des

espaces anonymes et artificiels, isolés par un mur anti-bruit de la richesse patrimoniale des quartiers et de leurs lieux les plus significatifs. À titre d'exemple, l'unification des parcs Morgan et Champêtre ne peut se faire par la disparition de la rue Notre-Dame, devenant un tunnel parmi tant d'autres pour l'automobiliste et un parc au-dessous d'une autoroute par les usagers. Les parcs Morgan et Champêtre doivent être intégrés au cadre plus vaste du Corridor Vert Notre-Dame. Ainsi, un aménagement particulier de l'espace pourrait être effectué pour l'intégration du tronçon routier à cet endroit. Pour sa part, la réalisation d'une passerelle architecturale, implantée dans l'axe de l'avenue Morgan connecterait les deux parcs en plus de marquer de façon significative le parcours de la rue Notre-Dame.



Coupe-type, au croisement de l'axe Morgan

## Conclusion

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame tel que proposé par le ministère des Transports et la Ville de Montréal semble vouloir allégrement répéter les processus, et par conséquent les résultats, qui ont mené à la construction des autoroutes Ville-Marie, Bonaventure, Métropolitain et Décarie au cours des années 1960 et 1970. Les investissements seront considérables pour une infrastructure inappropriée, sans aucune valeur significative et dont la viabilité à long terme doit sérieusement être mise en doute. Il est important de comprendre que le réaménagement d'une artère de circulation urbaine ne consiste pas seulement en la réalisation d'un ouvrage technique surdimensionné et en la mise en place de mesures d'atténuation.

*La modernisation de la rue Notre-Dame devrait constituer une opportunité unique de redévelopper un espace urbain et de construire un paysage urbain de haute qualité.*

Le projet de Corridor Vert Notre-Dame démontré dans ce document vise à mettre de l'avant des principes d'aménagement de base sur lesquels pourraient s'orienter une planification plus intensive pour un projet de modernisation de la rue Notre-Dame. L'essence derrière le projet demeure fondamentale; il préconise l'aménagement d'une entité paysagère urbaine à l'intérieur duquel s'inscrit un ouvrage technique de transport routier. Dans cette perspective, l'intégration urbaine du projet n'est plus une question superficielle que l'on traite de façon marginale.