

**COMMENTAIRES ET RECTIFICATIFS DÉPOSÉS PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Février 2002

Rectificatif déposé par le ministère des Transports du Québec

auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Février 2002

Transports
Québec 

Rectificatif déposé par le ministère
des Transports du Québec
auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Objet : rectificatif soumis déposé suite au dépôt d'un mémoire par la Ville de Montréal dans le cadre des audiences publiques sur l'environnement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec.

5 février 2002

Mise en garde

Le concept proposé par la municipalité a été considéré de par le passé par le Ministère (documents déposés). Ce concept ne peut rencontrer les attentes qu'il soulève ou laisse espérer. Ce concept repousse de plus une intervention urgente, notamment sur le plan de la sécurité routière, et ceci au delà de la réalisation de nouvelles études et d'une nouvelle évaluation environnementale. Ce concept peut donc repousser une intervention au delà de 2005, sans pour autant garantir que la proposition alors développée puisse être retenue ou acceptable sur le plan des coûts, des bénéfices et en terme d'impact sur l'environnement, ni même faire consensus.

Tenter de joindre certains aspects de la proposition de boulevard en tranchée (objet de l'audience) et un boulevard en surface proposé par la Ville de Montréal constitue un compromis abstrait. Un tel compromis, si il peut réconcilier des individus, ne peut réconcilier aussi facilement des problèmes tangibles, mesurables et hautement complexes sans compromettre sa performance sur les aspects déjà cités.



Introduction

Les rectificatifs sont présentés selon l'organisation de la table des matières du mémoire déposé par la Ville de Montréal.

CONTEXTE

« La Ville de Montréal considère que le projet autoroutier en tranchée présenté par le MTQ n'est ni nécessaire ni souhaitable et, par conséquent, elle propose une solution de boulevard urbain paysager et multimodal qui répond aux besoins à la fois de la région métropolitaine, de la Ville de Montréal et des milieux locaux. » p.5

Afin de définir et de distinguer les besoins métropolitains, les besoins à l'échelle municipale et les besoins des quartiers limitrophes, le Ministère a procédé à de nombreuses analyses dans les domaines de la circulation, des transports, de l'environnement, des espaces verts et des parcs, de la démographie et de la socioéconomie à la fois locales et régionales, etc. Sur la base de ces études et des données vérifiables utilisées, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, qui comporte 4 volets (réaménagement routier, réseau vert récréotouristique, patrimoine et panorama), constitue la réponse adéquate à la problématique de la rue Notre-Dame actuelle.

UN PROJET AUTOROUTIER NON SOUHAITABLE

1. OFFRE DÉPASSANT LARGEMENT LES BESOINS

« Une autoroute à trois voies (en plus d'un accotement) par direction offre généralement une capacité qui dépasse 6 000 véh/h par direction. » p.7

La capacité routière citée dans le document est théorique et valable pour une situation idéale (ex. : route parfaitement droite et au sol, sans nuisances visuelles), et ne tient pas compte de divers facteurs réduisant en pratique cette capacité théorique, dont le pourcentage de camions, l'encaissement de la route (confinement visuel), profil longitudinal variable, profil en travers et largeurs des voies, courbes, vitesse pratiquée, nombre de panneaux de signalisation à visualiser, nombre d'entrées et de sorties et le nombre de changements de voies associés, etc.

Avec des pourcentages de camions aussi forts que ceux observés sur la rue Notre-Dame, il faut en outre utiliser le concept de « véhicule-équivalent » pour évaluer la capacité de la route. Le concept de véhicule-équivalent consiste à ramener l'ensemble des véhicules présents (camions, autos, autobus, etc.) en termes d'autos, ce qui permet de prendre en compte l'espace occupé sur la chaussée par les camions, lequel espace est largement supérieur à celui occupé par une voiture. Par exemple, certains camions correspondent à 2,5 autos-équivalents. La capacité théorique de 6 000 véh/h énoncée dans l'affirmation citée est un taux en « véhicules-équivalents ». Le recours à la notion de véhicule-équivalent, essentiel pour une rue telle Notre-Dame, réduit la capacité excédentaire indiquée à la page 8 du mémoire (« Mais, en plus d'accueillir la demande induite initiale, il reste un surplus de capacité qui atteint environ 1 850 véh/h, c'est-à-dire que l'offre dépasse largement la demande. »). Par ailleurs, sans une capacité excédentaire résiduelle, il serait impossible d'attirer sur la rue Notre-Dame les véhicules qui transitent actuellement sur les rues locales. Cette capacité excédentaire est offerte principalement au cœur du quartier Hochelaga/Maisonneuve, alors que la capacité de l'avenue Souigny est limitée à deux voies par direction et offre peu, sinon aucun parcours de contournement via le réseau de rues locales (advenant une congestion, peu probable, de l'avenue Souigny, le chemin de contournement le plus efficace demeure le boulevard de l'Assomption vers le sud et Notre-Dame vers l'ouest en pointe AM, lequel parcours est totalement situé en milieu industriel).

« Le dimensionnement de l'autoroute est démesuré par rapport à la demande, car deux voies de circulation de type autoroutier suffisent déjà pour accommoder la demande de l'heure de pointe estimée à 4 395 véh/h en 2011, année de référence établie par le MTQ. » p.8

Les besoins ne peuvent se comptabiliser uniquement en termes d'offre et de demande. Les besoins doivent aussi intégrer des principes élémentaires de sécurité routière et de conception routière. Afin d'accomoder les mouvements de convergence et de divergence à l'intersection de l'avenue Souigny (2 voies) et de la rue Notre-Dame Est (2 voies), la rue Notre-Dame modernisée doit compter un minimum de trois voies par direction. Avec seulement 2 voies par direction, la rue Notre-Dame modernisée poserait de sérieux problèmes de sécurité routière, notamment au point de convergence et de divergence, c'est-à-dire là où se rejoignent la rue Notre-Dame Est et l'avenue Souigny (secteur du Centre de soins prolongés).

Le nombre de voies (calcul de capacité réelle) doit tenir compte de la demande routière brute mais également des phénomènes de changements de voies (entrecroisement des véhicules) à l'approche des voies d'entrée et de sortie.

En somme, il est impossible d'offrir moins de trois voies de circulation à l'ouest de la convergence de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue Souigny (secteur du Centre de soins prolongés).

Finalement, il est nécessaire d'offrir une capacité additionnelle pour satisfaire la demande des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie sinon, les usagers de ces quartiers n'auront tout simplement pas accès à Notre-Dame, en période de pointe. Actuellement, les feux de circulation sur la rue Notre-Dame (concept de boulevard) sont gérés par un système informatique qui décompte les véhicules qui se présentent aux intersections. Plus la demande est élevée sur la rue Notre-Dame, moins de temps de verts sont alloués aux véhicules provenant des rues transversales (quartiers), ce qui rend difficile l'accès à la rue Notre-Dame pour les véhicules en provenant des quartiers limitrophes. Ce phénomène, propre à un concept de boulevard, a pour effet de maintenir une part importante de la circulation dans le réseau de rues locales parallèles.

« ...il y aurait écoulement instable, et même congestion advenant que les débits atteignent la capacité en amont de la convergence Souigny / Notre-Dame. Dans tel cas, il y aurait contournement de la congestion vers des trajets alternatifs pour revenir probablement sur l'autoroute par l'entrée suivante, soit à la hauteur de Pie IX où l'autoroute offre une capacité dépassant 6 000 véh/h. » p.7

Ce scénario est hautement improbable. Pour qu'il se réalise, avec le tracé « CN », il faudrait que la congestion atteigne l'échangeur Souigny / l'Assomption (1,2 km en amont), ce qui est extrêmement improbable, pour inciter les automobilistes à quitter l'avenue Souigny. De plus, dans l'hypothèse d'une congestion qui incite les automobilistes à emprunter un parcours de contournement, la circulation serait confinée au boul. de l'Assomption vers le sud, lequel est totalement industriel.

Pour l'option CSF, la bretelle de sortie à une voie, avec double intersection signalisée avec feux pour l'accès au port de Montréal, puis à la rue Notre-Dame actuelle, offrira tellement peu de capacité que cette option ne risque pas d'attirer beaucoup d'usagers. CSF est une variante qui n'a pas reçu d'appui significatif de la population lors des audiences.

2. CRÉATION D'UNE BOUCLE AUTOROUTIÈRE NÉFASTE À L'INTÉRIEUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

La création d'une boucle autoroutière est présentée comme un élément négatif qui entraînera des débordements sur la rue Notre-Dame. Cette conclusion est sans fondement. Si un tel phénomène est un jour observé, en l'absence d'une telle boucle, les débordements seraient donc pires.

Depuis plusieurs années, plusieurs intervenants locaux et le milieu socio-économique réclament la création d'un second lien continu est-ouest (autre que l'autoroute Métropolitaine) afin d'équilibrer les patrons de circulation sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, **dans le but justement d'éviter des débordements sur le réseau local.**

« Contrairement à la vocation que la Ville désire lui donner, c'est-à-dire celle de desservir prioritairement les déplacements pour les personnes et les marchandises dans l'est de Montréal, l'axe Notre-Dame pourrait être utilisé afin de modifier l'itinéraire des usagers lors de congestion sur l'un des ponts de la Rive-Sud. » p.9

Le réaménagement de la rue Notre-Dame tel que proposé par le MTQ aura cet effet positif et la boucle créée permettra d'éviter les débordements sur les rues résidentielles en canalisant la circulation sur des routes du réseau supérieur prévues à cette fin, ainsi que d'améliorer la capacité d'intervention et de gestion des déplacements en situation d'urgence. À titre d'exemple, lors de la tempête de verglas en 1998, le pont tunnel L.-H.-LaFontaine fut le seul lien permettant la traversée du fleuve Saint-Laurent, la rue Notre-Dame étant en outre le seul lien direct entre le centre-ville et ce pont-tunnel.

À la connaissance du MTQ, la congestion sur les ponts menant à la Rive-Sud est quotidienne et récurrente. La rue Notre-Dame pourrait servir à rééquilibrer les flux, **à l'occasion d'incidents majeurs** impliquant la fermeture d'un pont, ce qui avantage l'ensemble de la population de l'île de Montréal ainsi que les partenaires économiques en les assurant d'une desserte routière fonctionnelle malgré une situation exceptionnelle. Des liens routiers sans parcours de substitution incitent les entreprises à se localiser le long d'axes routiers offrant de meilleures garanties de fonctionnalité en toutes circonstances.

Finalement, puisque les ponts sont tous saturés actuellement, la rue Notre-Dame ne peut provoquer de modifications majeures permanentes des patrons de circulation et d'achalandage.

3. NON-INTÉGRATION DANS UN AMÉNAGEMENT URBAIN DE QUALITÉ

Le Ministère a proposé une approche globale de mise en valeur du milieu qui s'appuie sur des analyses documentées, une concertation avec le milieu, une proposition détaillée, et un budget approuvé. Se référer au chapitre 3 de l'étude d'impact « Description du projet ».

« Après analyse du projet de l'autoroute Notre-Dame en tranchée, on arrive à la conclusion qu'il ne s'intègre dans aucun aménagement urbain de qualité. Il constitue même une intervention brutale qui aura un impact négatif sur l'est de Montréal. Il laissera une cicatrice profonde et durable, cicatrice semblable à celle des autoroutes Décarie et Ville-Marie, par exemple. Est-ce là l'héritage qu'on veut laisser aux générations futures? » p.9

Cette conclusion semble s'appuyer sur une analyse (« *après analyse...* »). Il serait approprié de rendre publique cette analyse.

Cette conclusion comprend également un jugement de goût (« *... on arrive à la conclusion qu'il ne s'intègre dans aucun aménagement urbain de qualité.* »). La problématique de la rue Notre-Dame est complexe, les enjeux esthétiques ne peuvent être isolés des autres éléments problématiques et la solution doit être une solution intégrée. Jamais un tel projet, sur le plan esthétique, ne pourra plaire à tout le monde. En outre, le Ministère n'a pas finalisé la conception des aménagements afin de permettre de poursuivre la concertation avec la population en ce qui a trait à la qualité des aménagements.

Finalement, cette section du mémoire s'appuie sur deux prémisses sous-entendues qui méritent d'être explicitées. D'une part, que les autoroutes Décarie et Ville-Marie sont deux exemples à éviter, et ceci sans aucune nuance. D'autre part, que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne peut être autre chose qu'une copie conforme de ces deux autoroutes.

En premier lieu, il est faux de croire que les deux autoroutes citées n'ont entraîné que des inconvénients pour la région de Montréal. Jamais le mémoire de la Ville de Montréal n'indique, avec analyses techniques documentées à l'appui, ce que serait le centre-ville si ces deux projets autoroutiers n'avaient vu le jour. L'autoroute Ville-Marie a permis notamment de stopper des projets

d'élargissement de rues parallèles dont la rue de la Commune, sauvant du même coup le Vieux-Montréal (Luc Noppen, « Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame. Première partie : l'axe est-ouest un projet séculaire. »

En deuxième lieu, il est également faux de croire que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est une copie des projets cités. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame se situe dans un processus continu de réflexion sur les avantages et les inconvénients des interventions antérieures, tant sur le plan formel que sur les méthodes de gestion, en vue d'améliorer les modalités d'intervention et la qualité des aménagements. Dans cet esprit, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise à éviter deux manières de faire du passé et aujourd'hui contesté, soit l'absence de cadre d'aménagement global d'un corridor routier et l'absence d'assurance que tous les aménagements seront réalisés peu importe le coût final du projet.

Finalement, si certains éléments du projet ne sont pas satisfaisants sur le plan esthétique, lesquels peuvent toujours être discutés, il faut prendre garde de contester en bloc l'ensemble des fondements du projet sur cette base.

4. POTENTIEL D'ACCESSIBILITÉ AU FLEUVE SÉRIEUSEMENT AFFECTÉ

Le seul moyen de traverser un boulevard consiste à traverser à une intersection, et le mémoire déposé par la Ville de Montréal se contredit à plusieurs endroits en ce qui a trait aux intersections. Si à la section 5 (page 10) on affirme maintenir une grille de rues complète avec maintien ou augmentation du nombre d'intersections, à la section 2 « La proposition » (page 44) on indique une volonté de fermer les intersections avec les rues locales comme par exemple Viau et Saint-Clément, lesquelles pourtant sont des « artères » (une artère, contrairement à une collectrice ou une rue, est une infrastructure majeure d'envergure métropolitaine) dans la hiérarchie du réseau local adoptée par la même Ville de Montréal. Dans cet esprit, si des artères sont fermées, l'ensemble des intersections sont fermées puisque toutes les intersections raccordent des artères, ou des rues de moindre importance, dont les abords sont en outre résidentiels.

Si des intersections sont maintenues comme la situation présente, il s'agit ni plus ni moins que du même nombre de traverses piétonnières que proposé par le Ministère, à une intersection près, et en moins sécuritaire. Dans l'optique d'une réduction du nombre d'intersections, la proposition municipale réduit la possibilité de traverser la rue Notre-Dame et enclave le quartier, à moins de permettre des passerelles aériennes comme on peut en observer au-dessus de certaines autoroutes.

La proposition du Ministère permet d'aménager des viaducs piétonniers (à niveau, c'est-à-dire sans escalier ou dénivelé) en tout point, ce que ne permet pas un boulevard en surface.

Finalement, l'affirmation « *Tous les parcs et les lieux publics demeureront accessibles en utilisant des moyens éprouvés* » (page 10), ne précise aucun des moyens éprouvés ni n'indique que la plupart des lieux publics et parcs existants et proposés feront l'objet d'un empiètement (réduction de leur superficie) compte tenu de la largeur de l'emprise du boulevard proposé dans le cadre du mémoire de la Ville de Montréal.

5. DISCONTINUITÉ DES ARTÈRES NORD-SUD AVEC IMPACT MAJEUR SUR LES PATRONS DE CIRCULATION DANS L'EST

Ce sujet comporte de nombreuses contradictions tout au long du mémoire déposé par la Ville de Montréal. Le concept de la discontinuité des rues locales nord-sud est présenté tantôt négativement, tantôt positivement, suivant les points de vue que l'auteur du mémoire désire défendre :

Négativement :

- À la section 5 du mémoire municipal, la discontinuité de certaines rues locales nord-sud est jugée sévèrement, et la continuité est vue comme très importante. Par exemple à la page 12 « *Élément fondamental d'une desserte par autobus, la continuité maximale de la grille de rues principales permet de minimiser les distances de marche de la clientèle pour accéder au service de transport collectif* ».

Positivement :

- Par contre, à la page 44, l'auteur mentionne que le concept qu'il propose prévoit la coupure de plusieurs rues locales pour améliorer la qualité de vie de la population résidante : « *... plusieurs rues locales résidentielles, telles que la rue Saint-Clément (la rue Viau devenant à double sens), ne débouchent plus sur le boulevard dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents* », sans pour autant indiquer que la mise à double sens de la rue Viau pourtant résidentielle implique pour cette population une augmentation du débit journalier donc une augmentation du bruit et une réduction de la qualité du milieu ainsi que de la sécurité routière. De même, à la page 12, le mémoire indique : « *L'aménagement d'un boulevard urbain peut produire des réductions plus importantes de la circulation dans les rues du quartier Hochelaga-Maisonneuve en gardant les liens entre la rue Notre-Dame et les grands axes nord-sud, en coupant la continuité de certaines rues locales et...* ».

Finalement, le mémoire omet de mentionner que les rues Viau, Saint-Clément et Dickson sont remplacées par le boul. de l'Assomption, et la rue Frontenac par la rue A.-D.-Roy entièrement industriels, lesquels permettent de desservir directement les pôles industriels, leur évitant ainsi d'inutiles détours dans le réseau routier local et souvent résidentiel.

6. ACCROISSEMENT DE LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LES QUARTIERS

Les réductions sont qualifiées de « réduction mineure et parfois insignifiante ». Il s'agit pourtant au total de 23 000 véhicules en moins par jour, qui sinon se retrouveraient éparpillés par groupe de quelques centaines ou quelques dizaines sur l'ensemble du réseau local qui est, comme le mémoire le souligne, résidentiel en très grande partie nonobstant sa classification.

« De plus, la Ville de Montréal a déjà envisagé de diriger le trafic sur la rue Viau (à double sens) entre les axes Hochelaga et Notre-Dame afin de donner, grâce à des mesures complémentaires, une vocation locale à la rue Saint-Clément. » p. 11

La mise à double sens de la rue Viau, pourtant résidentielle, implique pour cette population une augmentation du débit journalier de circulation (deux périodes par jour de circulation intensive plutôt qu'une), donc une augmentation du bruit et une réduction de la qualité du milieu ainsi que de la sécurité routière, sans que cette situation ne solutionne quoi que ce soit aux problèmes de la rue Notre-Dame.

« La classification routière en milieu urbain repose sur des principes de distribution du trafic dans un réseau bien équilibré, en respectant une corrélation entre les différentes classes de routes. Par conséquent, de par leur fonction, les artères sont raccordées aux collectrices, à d'autres artères et aux autoroutes. Les artères sont conçues pour recevoir des débits importants de circulation. »

Le mémoire ne précise pas pourquoi la situation actuelle de la hiérarchie du réseau est alors si pénible pour tous les usagers de la rue Notre-Dame actuelle.

« Des coupures à la continuité d'artères de l'importance de Dickson/Lacordaire, Viau et Iberville auraient pour effet de créer un débordement de la circulation de transit dans le réseau de rues locales de quartier. » . p. 12

Le mémoire omet systématiquement de rappeler que ces artères sont remplacées par des artères plus performantes et industrielles (A.-D.-Roy et de l'Assomption) qui permettent de réduire les détours via des rues locales pour

les mouvements locaux de camions notamment, sans entraîner de débordement de circulation.

7. CONCEPT INADÉQUAT POUR ASSURER LA DESSERTE LOCALE ET RÉGIONALE DU TRANSPORT EN COMMUN

Bien que le mémoire municipal préconise une discontinuité de la grille de rues (voir section 5 précédente), le concept de discontinuité est repris ici de façon bizarre : « *Enfin, la discontinuité de la grille de rues a des impacts négatifs sur les coûts d'exploitation de la STM en augmentant les temps de parcours des entrées et sorties des autobus des garages Frontenac et Hochelaga...* ».

Cette affirmation est gratuite et non fondée. De plus, rappelons que les besoins de la STM pour les lignes locales d'autobus, et de l'AMT pour la desserte régionale, ont été pris en compte lors de l'élaboration du concept du MTO.

« Toute entrave à cette continuité entraîne un allongement inutile du cheminement des piétons pour se rendre aux arrêts d'autobus le long de la rue Notre-Dame. Un boulevard urbain comportant un aménagement en site propre pour autobus et des mesures préférentielles permettra des gains de temps permanents similaires ou supérieurs à ceux prévus dans le projet du MTQ, malgré la présence de feux de circulation à certains carrefours. » p. 11

Le Ministère s'explique mal comment une voie réservée en rive, donc directement située sur un trottoir, peut être moins accessible et moins confortable qu'une infrastructure au centre du boulevard où les piétons sont obligés d'attendre avec des milliers de véhicules qui circulent de part et d'autres du terre-plein. Une infrastructure au centre du terre-plein d'un boulevard ne permet pas un transfert direct d'une ligne d'autobus à une autre située dans le terre-plein. En effet, le piéton doit débarquer de la ligne locale au coin de la rue, puis traverser l'intersection pour se rendre dans le terre-plein central avec les risques d'accidents que cela comporte. Au contraire, avec une voie en rive, les différents autobus peuvent être stationnés l'un derrière l'autre, et les piétons peuvent changer d'autobus en faisant quelques mètres sans changer de trottoir.

Le Ministère s'inquiète également que certaines intersections pourraient ne pas être munies de feux de circulation que suppose l'affirmation déjà citée : « *... supérieurs à ceux prévus dans le projet du MTO, malgré la présence de feux de circulation à certains carrefours.* » p. 11. La rue Notre-Dame affiche actuellement un taux et un indice de gravité d'accidents routiers très élevés.

En outre, le mémoire réfère à des arrêts d'autobus situés sur la rue Notre-Dame. Il n'existe actuellement aucun arrêt d'autobus sur la portion de la rue Notre-Dame considérée.

« Par ailleurs, cette voie réservée n'est ni conçue et ni généralement accessible aux usagers du secteur Hochelaga-Maisonneuve. Il s'agit d'un concept qui offre le plus bas taux d'efficacité et qui ne peut être adapté aux besoins de la ville. » p. 13

Le concept de « Viabus » de l'AMT fut élaboré en concertation, la Ville siégeant sur le comité de suivi. Le concept proposé par le Ministère est en outre plus efficace que le concept proposé dans le mémoire municipal, simplement parce qu'il traverse moins d'intersections, et que les intersections traversées comportent des débits de circulation plus faibles. En outre, la proposition du Ministère prévoit au moins 4 arrêts pour desservir les quartiers limitrophes (Viau, Pie-IX, A-D-Roy et Frontenac/Iberville), et permet aussi à la ligne d'autobus express R505 (Pie-IX) de se rabattre vers le centre-ville via les voies réservées proposées.

Le projet du MTQ compromet la desserte par transport en commun local et régional en créant une discontinuité dans la grille de rues ... Toute entrave à cette continuité entraîne un allongement inutile du cheminement des piétons pour se rendre aux arrêt d'autobus le long de la rue Notre-Dame. » p. 12

La rue Notre Dame est située en périphérie des quartiers traversés, dont le mode lourd de desserte est le métro, **et surtout il n'y a pas d'arrêt d'autobus le long de Notre Dame.** Le projet du MTQ, non seulement ne compromet pas la desserte régionale, mais, au contraire, il la facilite en implantant des voies réservées en site propre qui amènent un gain de temps appréciable par rapport à la situation actuelle. Les analyses préliminaires du MTQ montrent que la gestion des intersections d'un boulevard urbain avec voies réservées, telle que proposée par la ville, entraînera une perte importante de capacité aux intersections, réduisant ainsi non seulement la fluidité sur les voies banales, mais aussi sur les voies réservées, pénalisant ainsi la circulation locale et régionale.

« ... des gains de temps similaires ou supérieurs à ceux prévus dans le projet du MTQ, malgré la présence de feux de circulation à certains carrefours. » p. 12

Il est difficile de comprendre comment une voie réservée qui doit franchir des intersections majeures, où elle entre en conflit avec les nombreux mouvements de virage à gauche, essentiels pour l'accès aux quartiers riverains, ne peut concurrencer une voie réservée en rive, sans intersections, sauf pour de petites rues résidentielles. Le mémoire de la ville est ici extrêmement difficile à suivre.

8. IMPACT SUR LE CENTRE-VILLE

Le mémoire argumente de plus que l'offre de stationnements au centre-ville est déjà saturée et qu'il ne pourrait accueillir la nouvelle demande engendrée par le projet. Évidemment, cet argument ne tient pas. Or, s'il n'y a pas d'espaces de stationnement disponibles, il n'y a donc pas de possibilité qu'une demande trop forte soit induite au centre-ville.

9. CAMIONNAGE

« Par ailleurs, le MTQ n'a pas rendu disponibles les analyses d'origine et destination du camionnage en général et celui du Port en particulier. » p. 15

Les figures 1.5 et suivantes du chapitre 1, « Mise en contexte » permettent de visualiser rapidement le rôle à la fois très local et régional de la rue Notre-Dame pour le camionnage. Le recours à une enquête origine-destination très complexe est inutile. Tous les camions qui « entrent » sur la rue Notre-Dame en provenance des rues A.-D.-Roy, Davidson, Saint-Clément, et Notre-Dame¹ à l'est de Dickson ne peuvent être considérés comme du transit compte tenu du caractère peu attirant de ces rues. Si les camions arrivent de ces rues et artères, le motif est associé à une origine ou une destination de leur chargement située dans le secteur immédiatement desservi. Il s'agit de 30 % de tous les camions entrant sur la rue Notre-Dame entre les intersections Iberville et Dickson. Les camions qui de plus, entrent sur Notre-Dame depuis Iberville, Pie-IX et Dickson ne peuvent non plus être considérés à 100% du transit. La rue Notre-Dame a donc clairement un rôle complexe sur le plan du camionnage.

« L'impact de l'autoroute 30 par rapport à l'autoroute Notre-Dame n'a pas été divulgué par le MTQ. » p. 15

L'étude d'impact est publique dans les divers points d'accès proposés par le BAPE. En outre, le Ministère n'a jamais identifié ou présenté le prolongement de l'A-30 comme axe de contournement de l'île de Montréal pouvant décharger la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame possède déjà son corridor de contournement très efficace et parallèle pour le camionnage de transit. Il s'agit

¹ La rue Notre-Dame entre la rue Dickson et Pointe-aux-Trembles ne peut compétitionner l'A-40 parallèle pour le transit. Les camions sur cette portion de la rue Notre-Dame sont donc des camions assurant une livraison ou un chargement local.

de l'autoroute 20 sur la rive-sud. Pour un camion en transit, il est en effet préférable d'utiliser l'autoroute 20 (route 132) en bordure du fleuve entre le pont-tunnel L.-H.-LaFontaine et le pont Champlain (A-15, A-10), par exemple, pour un parcours entre la rive-nord et le nord-est américain ou l'estrie. De même, l'A-40 demeure le lien privilégié et plus rapide pour une destination ontarienne.

Les camions sur la rue Notre-Dame y sont donc pour des besoins de desserte locale compte-tenu de l'état de dangerosité et de délabrement de la rue Notre-Dame avec ses feux de circulation et sa congestion. Il est donc peu probable que le prolongement de l'autoroute 30 s'inscrive comme élément de solution pour le tronçon en cause de la rue Notre-Dame.

10. SÉCURITÉ

Le mémoire ne semble pas présenter une analyse de sécurité quantitative de la situation actuelle de Notre-Dame, ni les mesures intégrées au concept de boulevard urbain qui permettront d'améliorer le niveau de sécurité de la rue Notre-Dame.

Les résultats d'une analyse, réalisée par le Ministère, de l'état actuel de la sécurité sur la rue Notre-Dame est disponible dans l'annexe 1 - Sécurité routière du Chapitre 1 : Mise en contexte de l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement.

En termes de fréquence et de gravité des accidents, ou même de taux d'accidents, le mémoire de la Ville ne précise pas à partir de quel moment il est possible d'affirmer qu'une infrastructure routière offre un excellent degré de sécurité.

« L'autoroute en tranchée, si elle élimine les intersections à niveau, crée, nonobstant tout, des conflits importants dans les zones de convergence, de divergence et d'entrecroisements dans des conditions de circulation à vitesse élevée. » p. 16

Le mémoire ne précise pas quelles sont les justifications qui permettent d'anticiper qu'un entrecroisement, une divergence ou une convergence donnée, conçu selon les règles de l'art, peut générer une problématique de sécurité particulière afin de mettre en contexte son affirmation.

Éléments de sécurité concernant les camions :

- La conception d'une sortie d'autoroute comprend normalement une certaine longueur de décélération qui permet aux usagers de réduire leur vitesse à une vitesse sécuritaire et adaptée à l'aménagement en aval. Il n'est pas rare que la longueur pour effectuer la décélération soit conçue pour permettre aux conducteurs de réduire leur vitesse de plus de 20 km/h. Le mémoire de la Ville ne précise pas comment la présence d'une pente ascendante dans une sortie peut générer des problématiques d'accidents comparables à la réduction de vitesse générée par la présence d'une pente ascendante sur une route.
- Les deux courbes auxquelles on réfère ont des rayons de 350 mètres et des devers de 6 %. La vitesse sécuritaire correspondante est de 92 km/h et la vitesse anticipée (du 85^{ème} centile) calculée avec le modèle disponible dans le Guide de conception routière de l'ATC (1999) est de 94 km/h. Le mémoire de la Ville ne précise pas quelle est la vitesse anticipée des véhicules lourds et quelle est leur réduction de vitesse anticipée dans ces courbes pour en arriver à conclure. Par ailleurs, les mouvements de camions sont deux fois plus importants sur la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Viau) que sur le prolongement de l'avenue Souigny dans sa portion nord-sud.

Il faut rappeler que les mouvements de convergence et de divergence comporte des vitesses comparables et sont des mouvements parallèles (côte à côte). Les conflits qui en résultent sont des collisions latérales à faible vitesse (vitesse faible du déplacement latéral). Il s'agit de collisions moins problématiques que des collision frontale ou à 90 degré comportant des différentiels de vitesses plus grands et une gravité supérieure, qui sont le propre des boulevards (intersections), sans compter les accidents avec piétons et cyclistes également le propre d'un boulevard. Rappelons que le taux d'accident sur Notre-Dame est de 1,8 accidents contre 0,8 par millions de véhicules-kilomètres sur les autoroutes de Montréal (Notre-Dame à un taux d'accident de 125% plus élevé), et que la gravité des accidents y est de 2,2 contre 1,6 sur les autoroutes de Montréal (Notre-Dame à un indice de gravité de 40% plus élevé).

Le mémoire de la Ville ne précise pas non plus quelles sont les sources et les statistiques sur lesquelles on s'appuie pour affirmer que le risque d'accidents sur des voies de dessertes est comparable, et même supérieur, à celui d'une intersection à feux. Quelles sont les caractéristiques géométriques et de circulation des infrastructures auxquelles on réfère?

Le mémoire de la Ville ne précise non plus les sources et les statistiques qui permettent d'affirmer qu'un boulevard urbain, conçu selon des normes éprouvées, n'est ni plus ni moins dangereux qu'une autoroute.

RAISONS INSUFFISANTES POUR L'ABANDON D'UN BOULEVARD URBAIN

« De plus, dans le Port de Montréal, on retrouve une route à deux sens, comportant deux larges voies de circulation, qui offre un potentiel d'utilisation accrue. » p.18

Cette affirmation est fautive, se référer au chapitre 1, « Mise en contexte » de l'étude d'impact ou cet aspect est documenté. En outre, 2 photos sont jointes en annexe illustrant la voie interne du port.

1. OBSTACLE FONCTIONNEL

« En effet, la capacité du boulevard est de l'ordre de 1 200 à 1 300 veh/h par voie de circulation, pour une capacité de 3 600 à 3 900 veh/h en direction du centre-ville ». p. 19

Si la capacité des sections courantes peut atteindre ces valeurs, celle des intersections du boulevard proposée par la ville, avec ses voies réservées très achalandées, les piétons et les cyclistes ainsi que ses mouvements de virage à gauche très importants, s'avère très inférieure. Les calculs du MTQ donnent environ 1 500 à 1 600 veh/h pour le total des 3 voies, à l'intersection de la rue Frontenac, soit environ la moitié des débits actuels.

« Le MTQ estime une demande de 4 150 veh/h à l'ouverture... D'abord, cette demande serait nettement inférieure au seuil des 4 150 veh/h dans le cas d'un boulevard urbain dont les caractéristiques sont fort différentes de celles d'une autoroute... » p. 19

La demande ne dépend pas à prime abord de l'offre ou de ses caractéristiques; elle dépend en premier lieu de la disponibilité de véhicules (fabrication et distribution), de la capacité de s'offrir un véhicule (coût d'achat, d'entretien et d'utilisation versus les revenus), des caractéristiques du territoire (autres modes compétitifs disponibles ou possibles de déplacement) et du désir d'acquérir un véhicule (caractéristiques socio-économiques, tendances sociales, effet de mode, etc.). L'offre réelle (une autoroute construite et en exploitation) tout comme l'offre potentielle (un discours autour d'une éventuelle route ou un pointillé sur une carte d'un schéma d'aménagement) jouent donc tout au plus le rôle d'un catalyseur d'une demande déjà là ou latente.

« La capacité serait plus élevée en direction opposée où les virages devraient être assurés par une phase spéciale de virage aux feux de circulation, accompagnant en même temps le mouvement tout droit en direction est. Des analyses préliminaires de capacité ont été effectuées avec le logiciel SIDRA. » p. 19

Ces analyses devraient être rendues publiques rapidement afin de vérifier si elles tiennent compte d'une gestion dynamique des feux, de la présence de piétons et de cyclistes (dont des personnes à mobilité réduite en plus grand nombre conformément aux vœux de la municipalité), de la présence de double baies de virages à gauche et à droite (incompatibles avec des cyclistes et des piétons), et de la présence d'autobus express dans le terre-plein central du boulevard.

2. OBSTACLE PSYCHOLOGIQUE

« Au contraire, dans le cas d'un boulevard, l'effet dissuasif pour les usagers s'estompe car les traverses s'effectuent en 2 temps... pour assurer la sécurité des usagers ». p.20

Une traversée en deux temps comporte des risques plus élevés et un confort réduit comparativement à une traversée en un seul temps avec moins de débit de circulation conformément à la proposition du Ministère (voir en annexe l'extrait de la conférence « Caractéristiques des piétons à connaître » animée par messieurs Bruce Brown et Karsten Baass de l'École polytechnique de Montréal donnée à l'AQTR le 13 février 1996 et portant sur la problématique des piétons à un feux de circulation).

Une attente sur un terre-plein central en plein hiver avec de la neige soulevée de part et d'autre par les véhicules n'est pas une attente confortable.

Il faut rappeler que le mémoire de la municipalité signifie la traversée de 6 voies de circulation plus 2 voies réservées et des baies de virages à gauche et à droite, alors que le projet du MTQ implique les traversées suivantes :

Parcs et traversées	
Esplanade des patriotes	Aucune traversée de voies
Parc Bellerive	2 voies locales, même direction
Square Dézéry	Une rue locale (John Easton Mills)
Morgan/Champêtre	Aucune traverse
Parc Viau	2 voies locales

3. OBSTACLE VISUEL

« Il est à souligner que le projet du MTQ n'élimine pas la barrière visuelle puisque les voies rapides sont tantôt en dépression et tantôt en surface. De plus les voies de desserte sont au niveau du sol et accommodent également des débits importants. Des parapets longent l'autoroute sur toute la longueur. Une autoroute en tranchée constitue

une anomalie sur le plan esthétique et la visibilité - surtout à partir des étages supérieurs des bâtiments - pourrait avoir des effets déprimants chez les riverains. »

Les voies rapides sont en dépression partout où le corridor routier est en milieu résidentiel ou récréatif.

Si les débits sur les voies de desserte constituent un problème visuel, alors qu'en est-il des débits d'un boulevard?

Est-ce que la municipalité peut déposer des documents scientifiques pouvant permettre de corrélérer une « anomalie sur le plan esthétique » que constitue une autoroute en tranchée et l'état de psychologique des riverains? Le Ministère a déposé une revue de littérature commentée produite par l'Université de Montréal. Cette revue de littérature est une mise à jour des connaissances scientifiques disponibles, notamment en ce qui a trait à la relation « santé-bruit routier ». Un boulevard ne permet pas en soi d'aborder la problématique du bruit routier.

En ce qui a trait à une anomalie que constitue une route en tranchée, Jean-Claude Marsan, pour le tronçon de la rue Notre-Dame situé dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie, concluait de la façon suivante dans une étude commandée par la Ville de Montréal :

« ...

b) En surface

Avantages annihilés pour l'automobiliste. Les points de repère disparaissent et les points d'intérêt deviennent très locaux. Pour le citoyen, net désavantage de créer une barrière physique et psychologique, limitant l'accès au fleuve, notamment pour le parc au sud de la rue Dufresne et au sud du boulevard Morgan.

c) En dépression

La barrière visuelle est supprimée, il y a transition entre le port et les quartiers domiciliaires. Cependant, comme pour le tracé n° 1, la perception pour l'automobiliste est nulle. »²

² Tiré de : Ville de Montréal. Service d'urbanisme (J.-P. Guay, J.-C. Marsan, G.-L. Rainville et J. Villemur). Route Transcanadienne-tronçon D. Évaluations des trois options retenues. Analyse visuelle. Rapport de Jean-Claude Marsan, 12 juillet (sic) 1966 (Archives du MTQ, Direction de Montréal).

TRANSPORT EN COMMUN

Capacité de la ligne 1 - verte du métro

Au 15 % de capacité inutilisée, tel que cité dans le mémoire de la municipalité, s'ajoute un autre 9 % lié au changement de matériel roulant, les MR-63 devant être remplacées à courte échéance. La réserve de capacité de la Ligne 1 est donc d'environ 25 %, ce qui peut satisfaire les besoins futurs pour une longue période.

Si on en croit le tableau des capacités des divers modes, en page 27 du mémoire de la municipalité, la réserve de capacité de la Ligne 1 correspond grossièrement à la capacité maximale de la voie réservée proposée par la Ville.

Par ailleurs, pour atteindre cette capacité de 5 000 usagers/heure, il faut compter un autobus aux 50 secondes, ce qui engorgera littéralement les intersections.

« Les coûts de construction du métro..., dans le cas de Laval, s'élèvent à environ 65 M\$/km en plus du matériel roulant. Cela démontre à quel point il est opportun d'intégrer au design d'un nouvel axe routier majeur un aménagement en site propre pour le transport en commun ». p.23

Il faut d'abord analyser la demande et son évolution, les problèmes actuels et prévisibles, les diverses solutions possibles et leurs ratios Bénéfices/Coûts avant de formuler de telles conclusions, la comparaison en terme de coûts ne pouvant justifier à elle seule un investissement.

Pouvoir d'attraction de la rue Notre-Dame

« L'axe Notre-Dame a une position stratégique comme axe de transport en commun dans l'est de l'île... » p. 24

Rappelons que la portion en cause de la rue Notre-Dame ne dispose d'aucun service régulier local, ni arrêt d'autobus...

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

« La rue Notre-Dame doit devenir l'épine dorsale du système de transport en commun local et régional pour l'est de l'île et les couronnes, en complément du métro. » . p.27

Encore une fois, le système lourd à grande capacité pour le déplacement des personnes est essentiellement le métro, et la voie réservée constitue un complément, et en aucun cas une « épine dorsale » ne devrait venir en doubler une autre qui lui est parallèle. Par ailleurs, il appartient à l'AMT de planifier le transport régional, et celle ci à choisi le Viabus.

LES TENDANCES EN AMÉRIQUE DU NORD

1. LES EXEMPLES

Les exemples de cette section du mémoire ne font pas l'objet d'une mise en contexte ou de présentations détaillées. En outre, les conclusions présentées ne s'appuient pas sur les éléments de problématiques précises qui ne peuvent être isolés des conditions particulières à chacune des villes citées.

Finalement, les préoccupations et le concept de projet de modernisation de la rue Notre-Dame trouvent écho dans le cadre d'autres projets dans le monde. La rue Notre-Dame va même dans certains cas plus loin en termes d'aménagement urbain et de compromis en faveur du transport en commun et de la qualité de vie.

- Fort Washington Way de Cincinnati

La ville de Cincinnati s'est dotée d'une autoroute urbaine en 1963 le long de l'Ohio River, soit entre le centre-ville et les rives de l'Ohio River où sont situés deux stades nationaux et divers projets majeurs de développement immobilier. Le projet retenu consiste à mettre le corridor routier en dépression (éliminer la barrière visuelle et physique que constituent les véhicules) et à recouvrir de larges viaducs ce corridor afin de donner un accès sécuritaire et direct aux rives et aux équipements sportifs.

- La « Ronda del Mig » à Barcelone

Pour des raisons à la fois visuelles et acoustiques, la ville de Barcelone a décidé de mettre en dépression et, sur certains tronçons, de recouvrir ce corridor routier pour en faire un corridor qui géométriquement s'apparente au boulevard Décarie à Montréal, mais comporte des aménagements récréatifs et urbains.

- Le « Moll de la Fusta » à Barcelone

Afin d'améliorer l'accès à ses rives et aux quais désaffectés, la ville de Barcelone a remplacé son boulevard urbain (10 voies en surface - soit 5 voies par direction - séparées par un terre-plein planté de palmiers et bordé par de larges trottoirs) par un corridor autoroutier de 14 voies de large, dont 4 seulement sont enfouies, et qu'il n'est désormais possible de traverser que via une seule passerelle aérienne fermant définitivement tout accès direct autre et tout accès visuel complet (voir document en annexe).

Prenant exemple sur ce cas très souvent cité, le Ministère a décidé de ne pas recourir à des passerelles mais à des dalles parcs sans aucun dénivelé.

- San Francisco

Le mémoire de la municipalité ne mentionne pas que le secteur est desservi par 3 autoroutes, soient notamment le JamesLickSkyway et le Southern Freeway, et que ce tronçon de route ne dessert pas le port de San Francisco. (Voir photographie aérienne en annexe)

- Milwaukee

Le Park East Freeway est une section d'autoroute qui n'a jamais été complétée, et qui finalement ne dessert que 3 rues (4th Street, Broadway et Jefferson street). Ce freeway, prévu pour de grands débits de circulation, a donc toujours été sous-utilisé. Ainsi, sa démolition n'affecte en aucune manière les débits de circulation actuels. Il s'agit d'une situation complètement contraire à ce qui est observée pour la rue Notre-Dame à Montréal, tant sur le plan transport et circulation que du développement urbain.

- Boston

L'exemple du Big Dig de Boston, c'est une entreprise d'enfouissement majeur de deux autoroutes, sans aucune dimension de transport en commun ou gestion de la demande routière.

2. LA POLLUTION PAR LE BRUIT

« Le débit ultime d'automobiles et de camions sera certainement plus élevé que celui estimé à l'horizon 2011 car les débits journaliers atteindront les seuils de l'autoroute Décarie ». p. 32

Il s'agit ici d'une opinion non supportée, alors que les débits estimés par le MTQ l'ont été avec un modèle reconnu.

Les réductions sonores anticipées par le MTQ sont basées sur des hypothèses très conservatrices et dans bien des secteurs, ces réductions devraient être plus importantes. Voici quelques commentaires au sujet des raisons avancées par la Ville de Montréal pour démontrer que les réductions sonores anticipées seraient moins importantes.

« Le débit sera plus élevé et atteindra celui de l'autoroute Décarle... »

Les débits estimés pour 2011 devraient doubler pour qu'une augmentation sensible des niveaux sonores soit perceptible (+ 3 dBA), ce qui n'est pas une hypothèse réaliste au point de vue circulation.

« La congestion, en plus de créer des arrêts et départs fréquents entraînera un débordement de la circulation... »

Ceci serait vrai également pour un boulevard en surface. En fait, l'augmentation des niveaux sonores due aux mouvements d'arrêt et départ est plus grande pour une route en surface car les ondes sonores peuvent alors voyager directement, sans obstruction, vers les habitations contrairement à une route en dépression.

« Les rampes d'entrée et de sortie ... entraînent une pollution sonore appréciable... »

La contribution sonore des rampes est plutôt marginale sur l'ensemble. Elles ne constituent pas la source sonore principale.

« Les vitesses...affectent le niveau sonore du corridor »

La vitesse affecte évidemment les niveaux sonores générés. Ceci est vrai pour tous les types de routes. Une réduction de 20 km/h (de 70 à 50 km/h par exemple) pour l'ensemble des véhicules permettrait de réduire de 2 à 3 dBA les niveaux sonores produits. La variation de la vitesse (diminution ou augmentation) affectera plus les niveaux sonores sur une route en surface que sur une route en dépression car c'est alors le bruit de roulement qui est le plus atténué par une réduction de vitesse. Dans le cas d'une route en dépression, les parois de l'infrastructure permettent de bloquer en partie cette source de bruit située relativement près du sol, ce qui n'est pas le cas d'une route en surface.

« Les bâtiments ont généralement trois étages et plus; dans le cas des étages supérieurs, l'autoroute en tranchée n'entraîne pas de bénéfice significatif. »

Dans le cas du projet de la rue Notre-Dame, le fait de mettre la route en dépression et l'éloignement des bâtiments permettent de réduire les niveaux sonores pour tous les étages puisque la vue directe vers les sources sonores est brisée. Des réductions sonores de 5 à 10 dBA au troisième étage ont été calculées. Un écran antibruit installé en bordure d'une route en surface ne

permet pas généralement d'obtenir des réductions comparables aux étages supérieurs.

3. STRATÉGIES POUR RÉDUIRE L'ÉMISSION DES GAZ ET LA CONSOMMATION D'ESSENCE

Le Ministère a modélisé les émissions atmosphériques (voir chapitre 4 « Impacts ») plutôt que de se référer à des généralités, des citations hors contexte et des opinions.

« Un système de transport en commun efficace pour le secteur Hochelaga-Maisonneuve permettrait de réduire les courts trajets en automobile et de réduire conséquemment la pollution. » p. 36

Le quartier cité est desservi par une ligne de métro, soit la Ligne 1.

« Les rues Ste-Catherine et Ontario deviendront aussi plus achalandées ... Les résidents se retrouveraient dans un corridor plus pollué ... » (p35). » p. 35

L'étude d'impact (voir Chapitre 4. « Impacts ») arrive à la conclusion inverse.

INTÉGRATION URBAINE ET ASPECTS ÉCONOMIQUES

« Les principaux enjeux que l'on discerne à ce propos sont : l'accessibilité de la main d'œuvre travaillant dans le secteur tertiaire des activités économiques du centre-ville... et leur lieu de résidence ». p.38

Montréal se développe de plus en plus en fonction d'un modèle polycentrique avec pour toile de fond une profonde mutation de ses caractéristiques sociodémographiques et selon des patrons très difficiles à desservir au moyen du transport en commun. Les besoins des travailleurs sont multiples et le système de transport doit pouvoir y répondre adéquatement.

« Il existe à Montréal plusieurs boulevards devant assurer un grand volume de circulation... Le boulevard René-Lévesque en est un exemple. » p. 40

Il n'existe aucun boulevard supportant les débits actuels et projetés de la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame a un nombre réduit d'intersections et un nombre réduit d'entrées privées. Le Ministère a déjà déposé à la Commission un inventaire des débits sur différents boulevards à Montréal.

« Le boulevard urbain facilitera les échanges entre les pôles satellites de l'est et le centre-ville. » p. 40

Puisque la capacité du boulevard, incluant sa capacité à maintenir des échanges avec les artères nord-sud, est bien inférieure à celle de l'actuelle rue Notre-Dame, le boulevard urbain va dégrader ces échanges.

PROPOSITION D'UN NOUVEAU BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL

1. LA NÉCESSITÉ DE L'AMÉNAGEMENT D'UN BOULEVARD URBAIN

« Loin d'être un facteur positif, l'autoroute Notre-Dame en tranchée aura un impact déstabilisateur grave parce qu'elle ne solutionne que deux éléments du problème urbain au détriment des autres : la circulation... et le camionnage ». p. 41

La solution MTQ est une solution globale et intégrée, qui prend en compte et améliore la qualité de vie des riverains, le climat sonore, la circulation, le transport en commun, les parcs et les pistes cyclables, le patrimoine et le camionnage.

« Contrairement à l'autoroute en tranchée de 69 m de largeur, le boulevard urbain, large de 52-55 m, ... » p. 43

Le MTQ a calculé qu'en fonction des normes existantes, l'emprise du boulevard projeté devrait avoir 61 m de largeur, ce qui laisse beaucoup moins d'espace pour le développement résidentiel en rive, qui, soit dit en passant, sera dans un environnement sonore supérieur à 70 dB.

2. LA PROPOSITION

« Pour assurer une bonne fluidité... certains mouvements... pourront faire l'objet de mesures spéciales, telles que l'interdiction de virage à gauche... » p. 44

Compte-tenu de la position de la rue Notre-Dame par rapport au quartier, ces interdictions se traduiront nécessairement par le déplacement de ces virages interdits à d'autres intersections, ou à l'utilisation de rues parallèles, augmentant ainsi les détours par les rues locales, pourtant non souhaités par la municipalité. Cette affirmation est d'ailleurs en contradiction avec d'autres sections du même mémoire.

« La ville de Montréal offrira sa collaboration au Port... pour réduire les irritants liés à la circulation des camions dans le secteur résidentiel de la rue Notre-Dame ». p. 47

Il n'y a pas de secteur résidentiel sur la rue Notre-Dame dans les secteurs touchés par le projet du MTQ.

« Le projet de boulevard urbain de la ville répond... tout en réduisant sensiblement les coûts par rapport au projet du MTQ. ». p. 48

Lorsque la municipalité aura additionné le coût de base de son projet plus le passage sous les parcs (p. 48), plus les étagements (moyens lourds?, p.44), plus le boulevard l'Assomption, plus les voies de service pour les industries riveraines, le coût d'un boulevard sera comparable à celui de la proposition du ministère des Transports, mais avec une efficacité moindre sur divers plans.

Finalement, la proposition prévoit la construction d'immeubles à usage multiple de part et d'autre du boulevard. La largeur de l'emprise ainsi que les caractéristiques des immeubles ne permettent pas un tel développement. En effet, un inventaire des immeubles bordant le côté nord de la rue Notre-Dame entre la rue Fullum et la rue Viau (document déposé avec le présent rectificatif) montre que la presque totalité des immeubles comportent des fenêtres, des portes et des balcons en direction de la rue Notre-Dame. La construction d'immeubles en rive du boulevard causerait (dans l'hypothèse d'une emprise de largeur suffisante) des problèmes d'accessibilité, des pertes de vue, des problèmes d'ensoleillement et des phénomènes microclimatiques (corridor de vent, par exemple) peu compatibles avec le cadre de vie désiré par le milieu et qui ne correspond pas à une amélioration de leur environnement. Ces habitations existantes se retrouveraient ainsi derrière des immeubles deux fois plus élevés et donneraient sur une voie de service (ruelle).

3. LES PARCS

« Une solution serait de faire passer le boulevard sous le parc - modulant à la fois le niveau du boulevard et celui du parc - on enfonce légèrement le premier et on soulève imperceptiblement le second. » p. 48

Il est impossible d'étager sans étager. Afin de permettre le passage des véhicules, un dégagement de 5 mètres est nécessaire sous les poutres. Lorsqu'on additionne l'épaisseur des poutres elle-mêmes, on obtient un dénivelé de 7 m entre les voies de circulation et le parc. Peu importe la manière dont le dénivelé est réalisé, 7 mètres demeureront toujours perceptibles. Si on ne veut pas créer une butte en plein centre du parc Morgan, le parc doit rester plat, et il faut rappeler que le boulevard Pie-IX est situé à proximité. Son raccordement ne permet que des pentes pour une vitesse de 40 km/h, soit la vitesse permettant un arrêt sécuritaire à l'intersection qui ne sera visible qu'à la dernière minute pour les automobilistes compte-tenu de la barrière visuelle que constitue la pente « imperceptible ». Une note technique a déjà été déposée à la Commission en ce qui a trait à la pente dans l'axe de la rue Notre-Dame entre le parc Morgan et le boulevard Pie-IX.

CONCLUSION

Contrairement aux conclusions du mémoire, le Ministère estime que la municipalité effectue un cheminement comparable à celui que le Ministère a effectué ces dernières années conjointement avec les fonctionnaires municipaux, et qui a mené le Ministère à déposer une solution en tranchée.

Lors de la présentation verbale devant le BAPE, la Ville a émis l'opinion de la nécessité d'étager les espaces verts et les principales intersections ainsi que du besoin d'ajouter une voie de desserte. Compte tenu de l'impossibilité physique de remonter et de redescendre entre les parcs et les intersections, la proposition de la Ville se résume finalement en une route en tranchée de 3 voies par direction et une voie réservée au centre pour les autobus sans aucune desserte locale directe.

La proposition de la municipalité comprend une multitude d'espoirs et d'idéaux qui ne sont appuyés par aucune étude documentée, notamment sur le plan environnemental et celui de la sécurité routière, et n'a jamais été soumise à un examen public détaillé ou à une quelconque consultation publique.

« La Ville de Montréal souhaite également que l'échéancier final prévu pour la réalisation des travaux soit maintenu et respecté... ». p. 51

La modification radicale du concept avec maintien de l'échéancier implique que celui-ci ne fasse l'objet d'aucune évaluation environnementale détaillée conforme à une directive du ministre de l'Environnement, ni d'audiences publiques sur l'environnement auxquelles les citoyens pourraient prendre part.

Si une démarche d'analyse technique et environnementale complète devait avoir lieu, le début de la réalisation d'un projet de boulevard ne débiterait au mieux qu'au-delà de 2005 (préparation d'un avant-projet en 2002, préparation d'une étude d'impact en 2003, audiences publiques et décision gouvernementale en 2004, plans et devis et appel d'offres en 2005).

Annexes

~~Capitaine de port~~

extrait piétons

Barcelone

San Francisco

Annexe 1

**Extrait de la conférence « Caractéristiques des piétons à connaître »
animée par messieurs Bruce Brown et Karsten Baass de l'École
polytechnique de Montréal donnée à l'AQTR le 13 février 1996 et
portant sur la problématique des piétons à un feu de circulation.**

RETARD

- EST UNE VARIABLE IMPORTANTE
- LE PIÉTON TOLÈRE PAS PLUS DE 30 sec
- IL COMMENCE À TRAVERSER SUR FEU ROUGE À 20 sec
- RÉDUIRE LA DURÉE DU CYCLE AUX FEUX À 40-50 sec.
- CHANGER LES NIVEAUX DE SERVICE SELON LE CRITÈRE D'ATTENTE PLUTÔT DE DENSITÉ

NIVEAU DE SERVICE	PIÉTON	AUTO
A	0 - 5	0 - 5
B	5 - 10	5 - 15
C	10 - 15	15 - 25
D	15 - 20	25 - 40
E	25 - 30	40 - 60
F	>30	>60

Annexe 2

**Barcelone
Ou comment refaire une ville**

BÉATRICE SOKOLOFF

B A R C E L O N E
O U C O M M E N T R E F A I R E U N E V I L L E

LES PRESSES DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

Photos de la couverture : Béatrice Sokoloff
Conception graphique : Gianni Caccia
Mise en pages : Folio infographie

Données de catalogage avant publication (Canada)

Sokoloff, Béatrice

Barcelone ou comment refaire une ville

Comprend des réf. bibliogr.

ISBN 2-7606-1744-0

1. Urbanisme - Espagne - Barcelone. 2. Villes - Rénovation - Espagne - Barcelone. 3. Barcelone (Espagne). I. Titre.

HT169.S652837 1999 711.4'094672 C99-940750-3

Dépôt légal : III^e trimestre 1999
Bibliothèque nationale du Québec

© Les Presses de l'Université de Montréal, 1999

Cet ouvrage a été publié grâce à une subvention de la Fédération canadienne des sciences humaines et sociales, dont les fonds proviennent du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

Les Presses de l'Université de Montréal remercient le ministère du Patrimoine canadien du soutien qui leur est accordé dans le cadre du Programme d'aide au développement de l'industrie de l'édition.

Les Presses de l'Université de Montréal remercient également le Conseil des Arts du Canada et la Société de développement des entreprises culturelles du Québec (SODEC).

MOLL DE LA FUSTA

PROJET COMMENCÉ EN 1982 ET ACHÉVÉ EN 1987

ARCHITECTE : M. DE SOLÀ-MORALES

SCULPTEUR : R. LICHTENSTEIN

DISTRICT : CIUTAT VELLA

SITUATION URBAINE

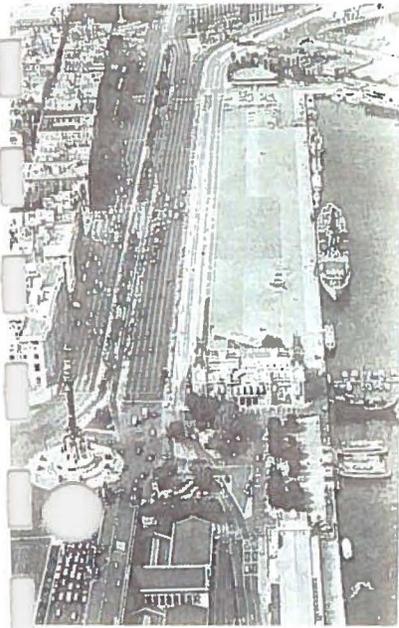
Ce grand projet fait partie de deux opérations plus vastes. Il est à la fois un tronçon de la voie de ceinture du littoral, aménagé comme voie civique et promenade, et un élément du projet de remodelage d'une ancienne partie du port en « port urbain », en continuité directe avec la Barceloneta et le nouveau front de mer du Village Olympique.

L'emplacement est depuis des siècles un lieu privilégié de promenade des Barcelonais. Au *xv^e* siècle déjà, la Vieille Ville a connu une croissance vers la mer, à partir du noyau gothique. Le roi Charles I^{er} est le bâtisseur de la deuxième muraille de Barcelone, sur laquelle a été construite la première promenade (« paseo »), qui permettait d'observer tout le port du haut d'un balcon de cinq à six mètres au-dessus du niveau de l'eau. La muraille et les façades des bâtiments longeant la rue Ample (parallèle au front de mer) ont défini la limite entre la ville et l'eau et leur association repré-

sente une image très forte de l'identité de la ville, jusqu'à la démolition des murailles, au *xix^e* siècle.

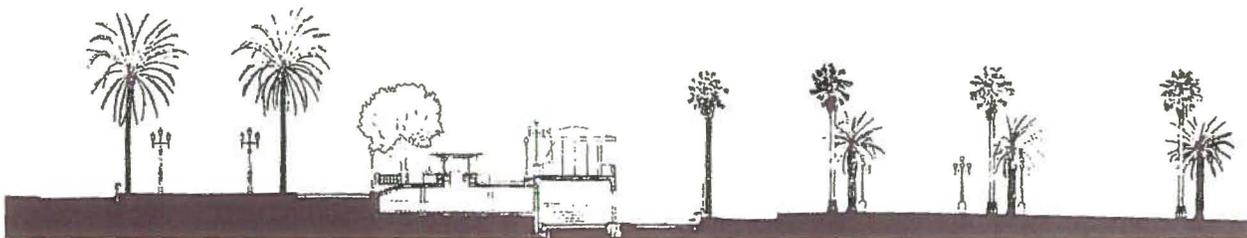
A l'époque de l'Extension de Cerdà, qui fut aussi marquée par les exigences nouvelles liées à l'industrialisation, la relation du port et de la ville change profondément, le port s'organisant désormais comme entité indépendante : les jetées se spécialisent, des bâtiments nouveaux sont construits le long du front de mer, qui constituent désormais une barrière entre le tissu urbain et l'eau ; ainsi les citadins perdent le contact visuel avec la mer. De grands entrepôts sont construits le long du Passeig de Colom, tracé à l'époque de l'exposition de 1888. La promenade conserve alors un caractère civique, elle est plantée de palmiers et reste un lieu de promenade et de parades.

Cependant le poids de la grande circulation urbaine de transit s'y fait bientôt sentir, suite à l'aménagement d'autres voies importantes qui relient désormais le centre historique aux quar-



Vue aérienne avant travaux

Coupe





Passeig de Colom, vue vers l'ouest

tiers extérieurs. Le Passeig de Colom supportera non seulement la circulation entre les Ramblas et la Via Laietana, mais aussi celle entre le boulevard Parallèle et la Ciutadella, ainsi que la charge provenant des récentes Rondas, construites sur le tracé de la troisième muraille. Celles-ci constituent ainsi avec le Passeig de Colom un grand anneau de circulation en contact avec les zones extérieures.

Avant sa « réurbanisation », le Passeig de Colom était pratiquement devenu une autoroute à douze voies reliant l'est et l'ouest du littoral métropolitain. Avec le déplacement progressif des activités du port vers l'ouest, dans la Zona Franca, la frange littorale a vu l'abandon puis la démolition des entrepôts, qui servaient ultimement comme dépôts de bois (d'où le nom Moll de la Fusta, « fusta » signifiant bois, en catalan). L'esplanade est restée déserte depuis le milieu des années 1970, mais était redevenue accessible. Les Barcelonais ont alors spontanément recommencé à se promener le long de ce grand espace ouvert, malgré l'absence d'aménagements.

CONCEPTION

L'ensemble du projet du Moll de la Fusta se compose de trois sections parallèles à la mer : le Passeig de Colom, une terrasse surplombant la mer et le Moll de la Fusta proprement dit (appelé aussi Moll de Bosch i Alsina), l'esplanade longeant la mer. Entièrement construit sur des terrains publics (57,6 % appartenant à la Ville de Barcelone, 39,1 % au Port autonome et 3,3 % constituant une servitude

L'esplanade supérieure :
voies centrales réservées au bus



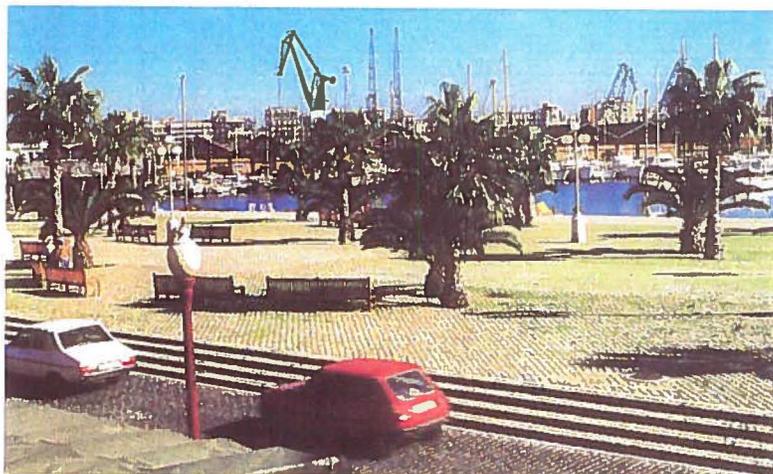
Le pont-levis et la voie de desserte du port vues de la terrasse supérieure



de la compagnie de chemin de fer RENFE), il a impliqué la suppression de la voie ferrée, qui séparait précédemment le Passeig de Colom du Moll de la Fusta.

Deux objectifs devaient être réconciliés dans le projet : l'ouverture de la ville sur la mer, avec la création d'un grand espace public, et un réaménagement des voies de circulation qui ne constitue pas une barrière. La voirie devait résoudre à la fois les problèmes de circulation locale et permettre le passage de la voie de circulation rapide de la ceinture littorale.

Vue de la terrasse supérieure vers la Barceloneta



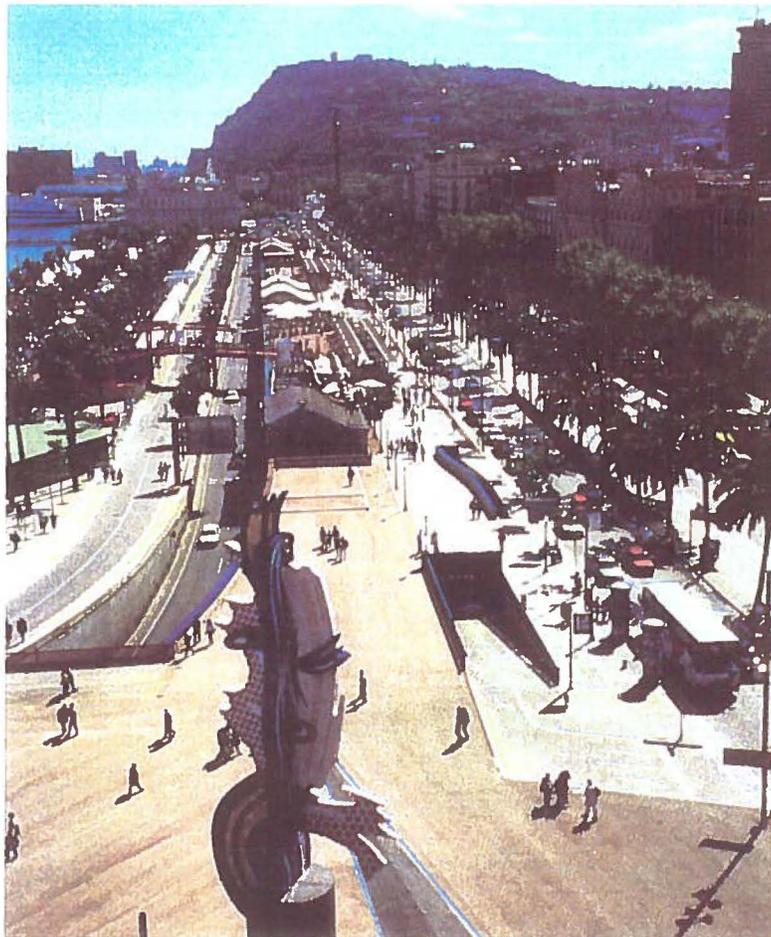
Le Passeig de Colom est traité comme une voie civique, qui relie comme auparavant le Parallèle (à l'ouest) et le Passeig Picasso (à l'est), aux limites de la Ciutat Vella. Il comporte six voies (trois dans chaque sens), encadrées par deux rangs de palmiers, dont certains ont été plantés il y a cent ans, sur le premier tracé. Ces voies passent de part et d'autre d'un espace central aligné sur le monument de Christophe Colomb (situé à l'extrémité ouest), où l'on retrouve les deux voies de bus ; cet espace central hérité de l'ancien boulevard — avec ses balustrades, ses bancs et ses lampadaires — est traité dans le style du début du siècle.

La terrasse légèrement surélevée, adjacente au Passeig de Colom, a deux fonctions bien distinctes. Du niveau supérieur, conçu comme une esplanade-promenade, agrémentée de bancs de céramique colorée (dans la tradition de Gaudí), de pergolas et de petits kiosques (où des restaurants ont été aménagés en 1988), la vue s'offre sur la mer, le port et la Barceloneta, ainsi que sur l'esplanade en contrebas, à laquelle la terrasse est reliée par des passerelles rappelant la forme des structures métalliques qu'on voit dans le port.

Au niveau inférieur sont logés un stationnement souterrain et six voies rapides ; quatre vies sont couvertes par l'esplanade, deux sont à ciel ouvert et desservent exclusivement le port.

Avec les voies du niveau supérieur, l'ensemble est constitué de quatorze voies. Dans le projet plus vaste du Port urbain, des connections sont aménagées avec le Secteur Oriental de la Ciutat Vella et la Barceloneta (prolongement des voies et grande place du Portal de Mar).

Quant à la vaste esplanade au bord de l'eau (le Moll de la Fusta proprement dit), elle est plantée de manière régulière de deux espèces de palmiers, l'une haute et élancée, l'autre basse et touffue. La plantation aligne plusieurs rangées (espacées de 17 mètres), offrant l'image d'un ordre global. Le mobilier est simple : trois types de lampadaires de style fin XIX^e siècle, et des bancs de bois regroupés. Le pavé existant de roches basaltiques a été nettoyé et rénové et l'herbe pousse aux jointures. Le projet comporte également une série de sculptures, dont celle de Roy Lichtenstein, qui occupe une position stratégique à l'extrémité est du Passeig de Colom.



Vue aérienne d'ensemble : au premier plan, la sculpture monumentale de Roy Lichtenstein

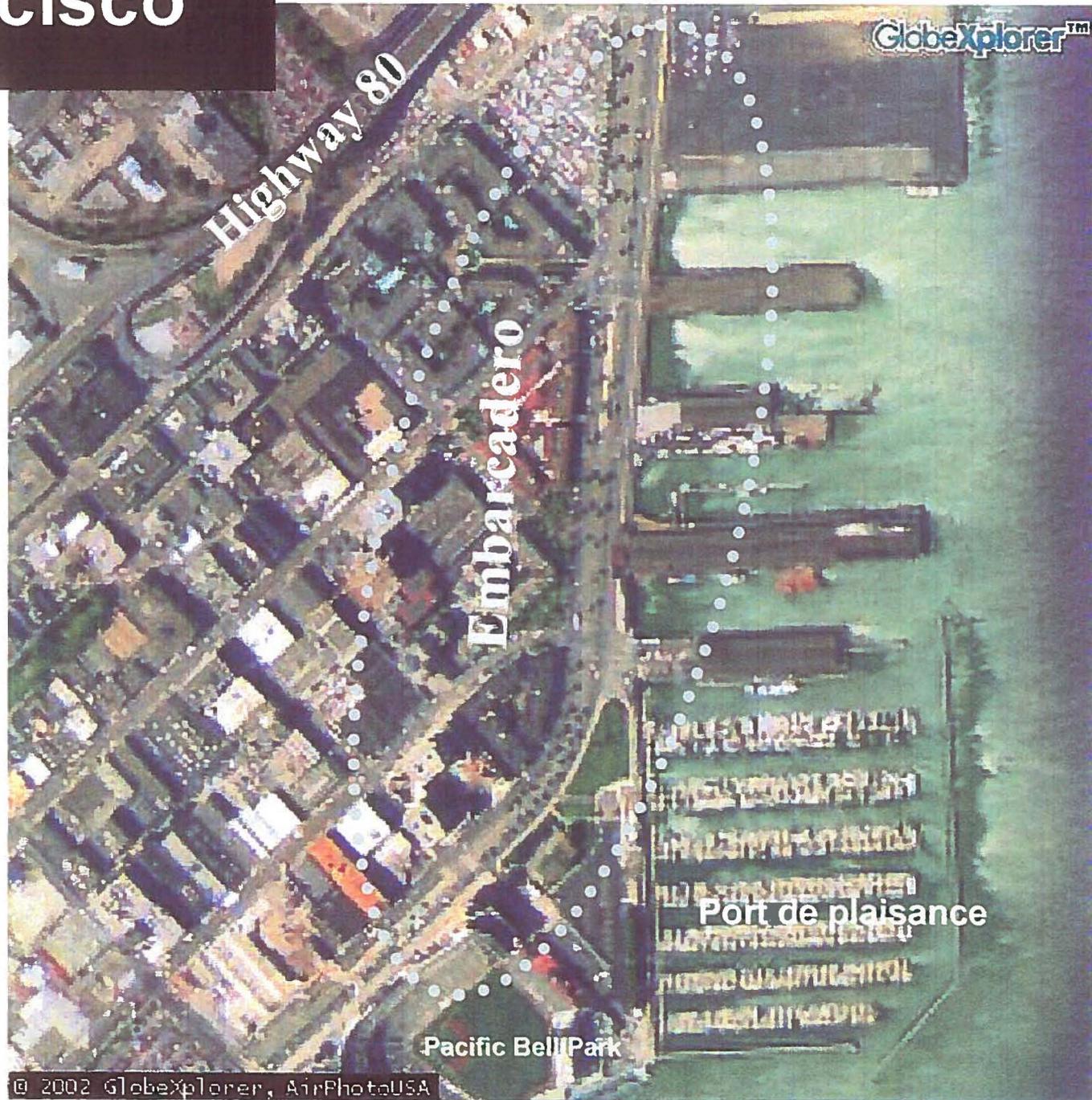


Vue depuis le bord de l'eau vers le niveau supérieur

Annexe 3

**San Francisco
Photographies aériennes**

San Francisco



San Francisco

