

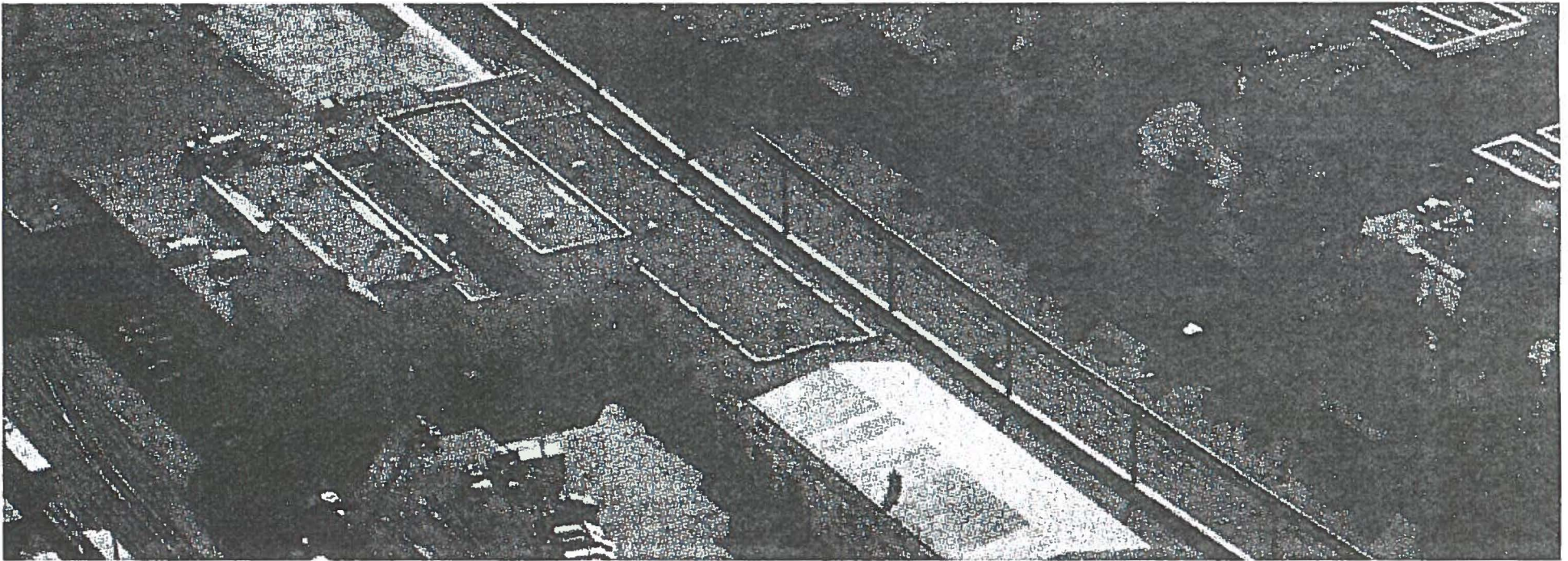
Mémoire
présenté au bureau d'audiences publiques
sur l'environnement

La modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

C. Baird, architecte
F. Racine, Ph.D, architecte + urbaniste

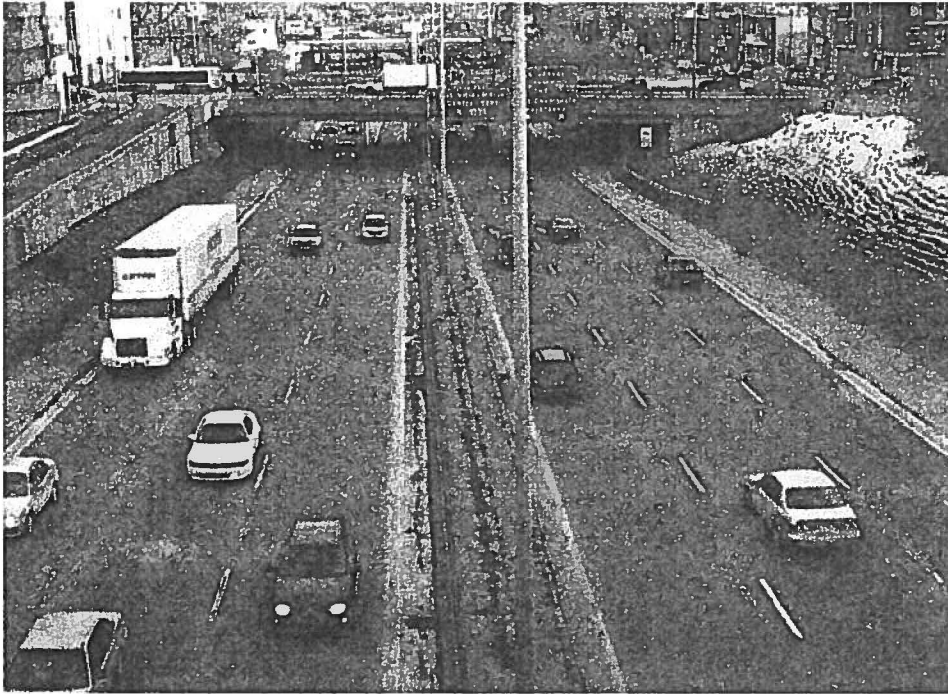
le 16 janvier 2002

Projet actuel du MTQ

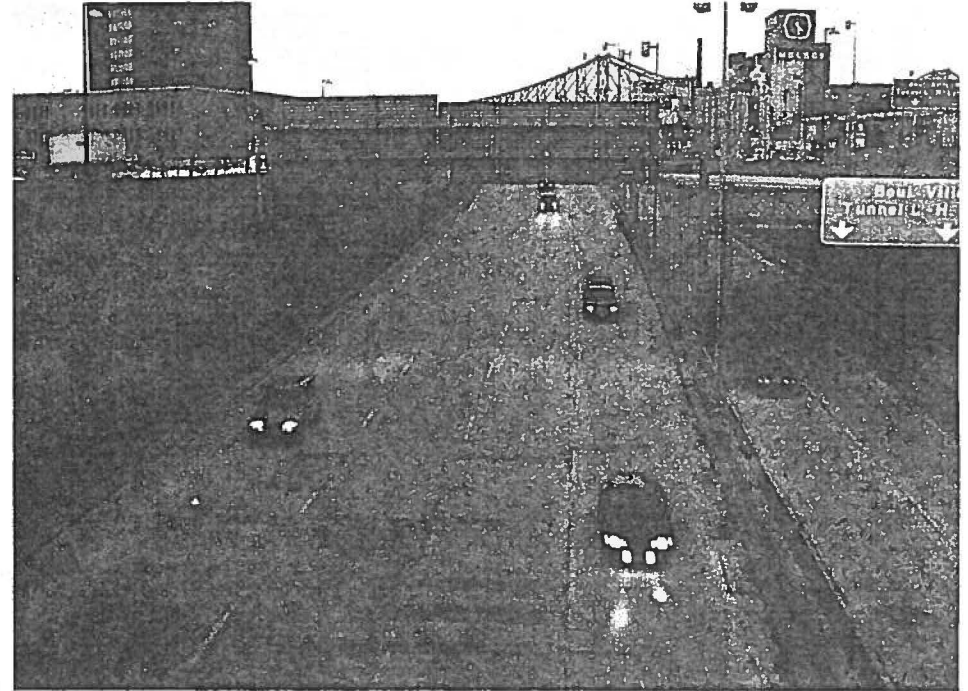


Une autoroute en **tranchée**

Deux répercussions des autoroutes en tranchées :
la **coupure** du tissu urbain
la **dévalorisation** des terrains limitrophes

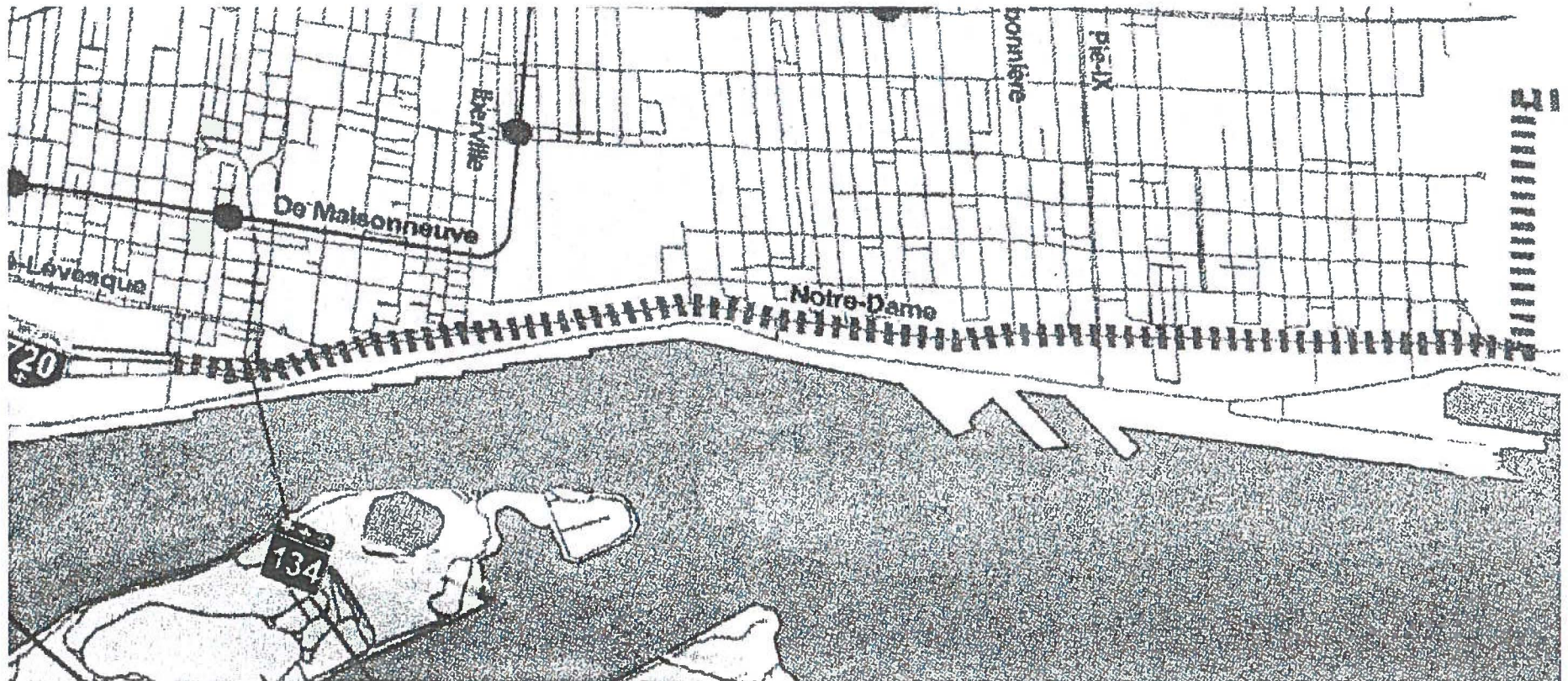


Décarie isole les quartiers de l'ouest

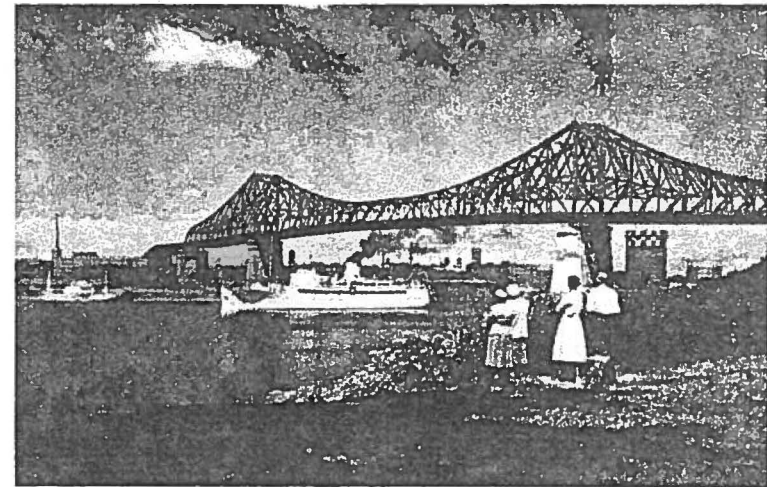
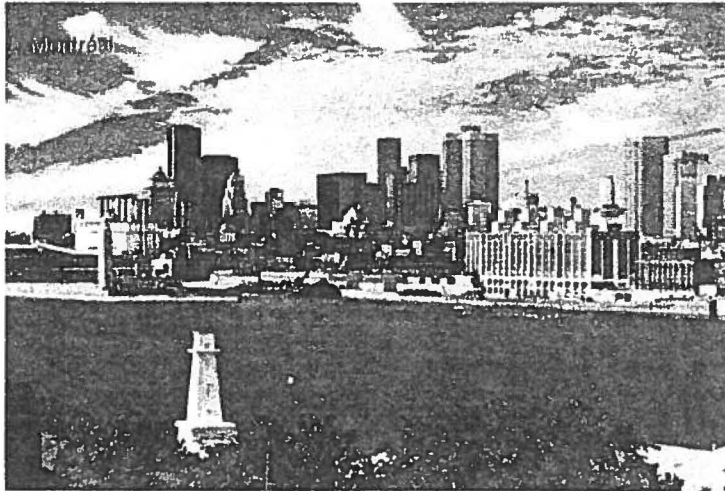


Ville-Marie isole le Vieux-Montréal

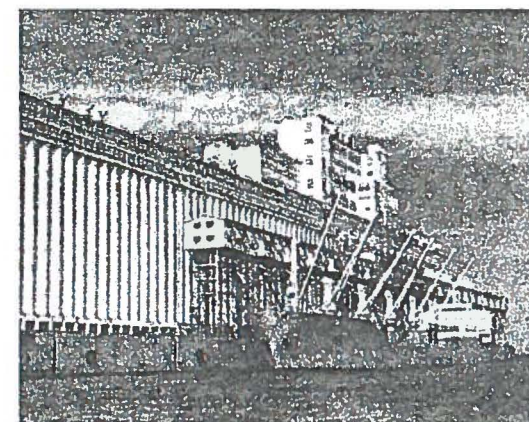
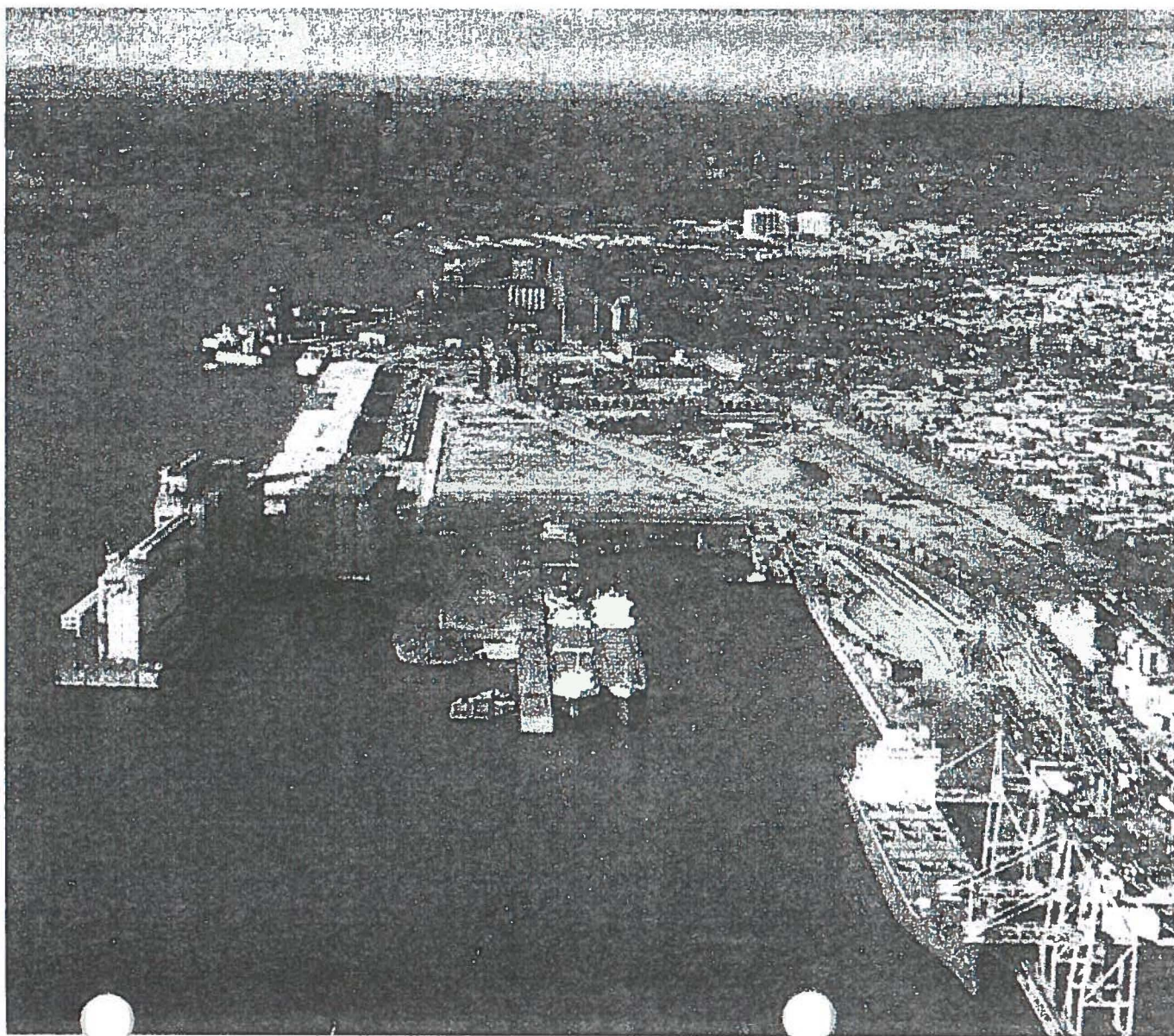
La rue Notre-Dame se situe entre des quartiers historiques et le fleuve St-Laurent



Le fleuve est un **paysage exceptionnel** :
il ne faut pas le couper de la ville mais le **relier** à la ville



Le fleuve St-Laurent : paysages naturels et construits



Monuments du port

La rue Notre-Dame : un paysage urbain distinct

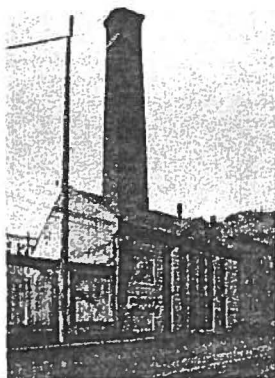
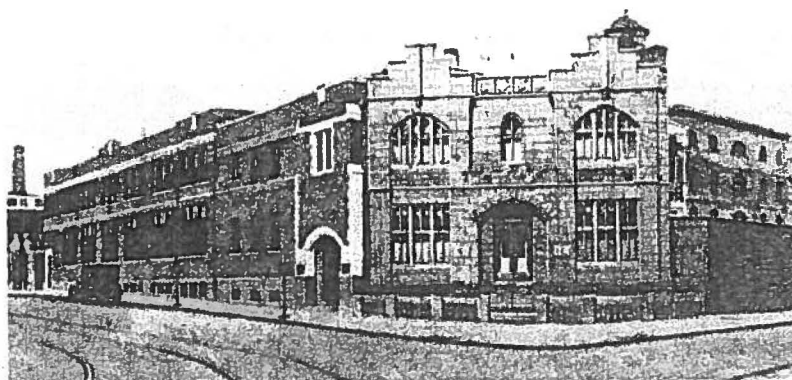
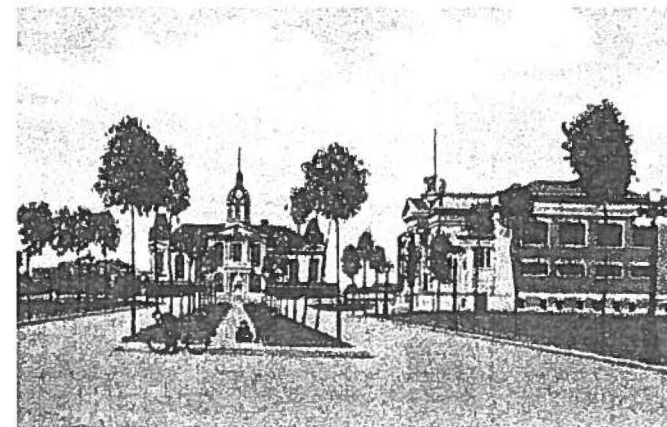


PHOTO CUM
La face sud de la station de pompage
Craig, rue Notre-Dame, vers 1920.

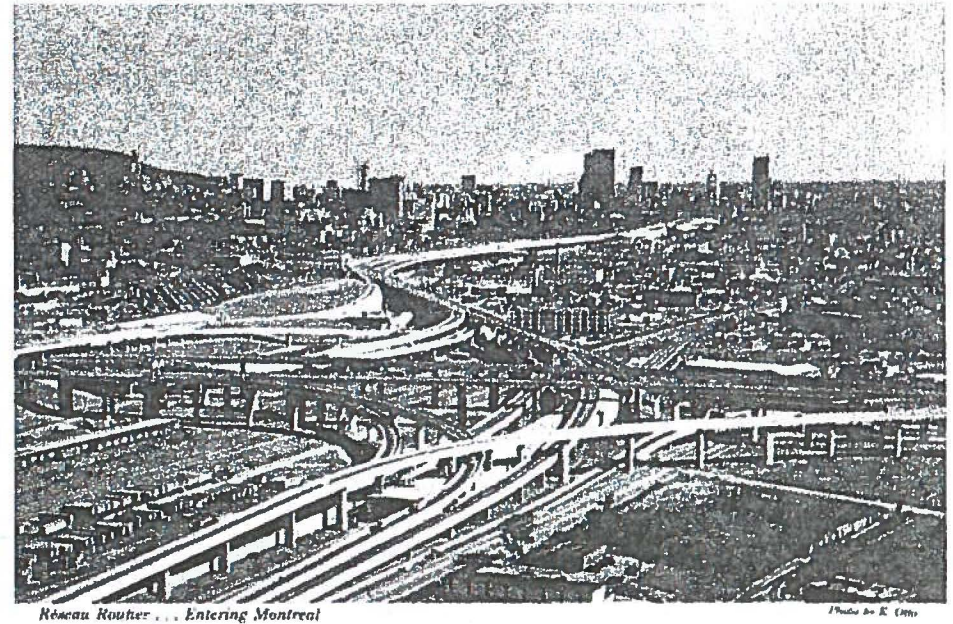
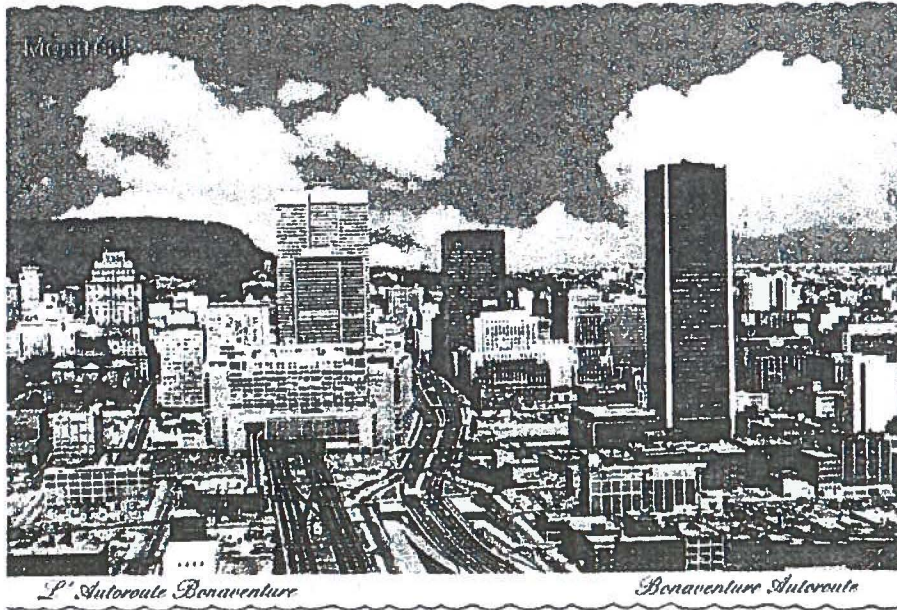


La prison au début des années 30.



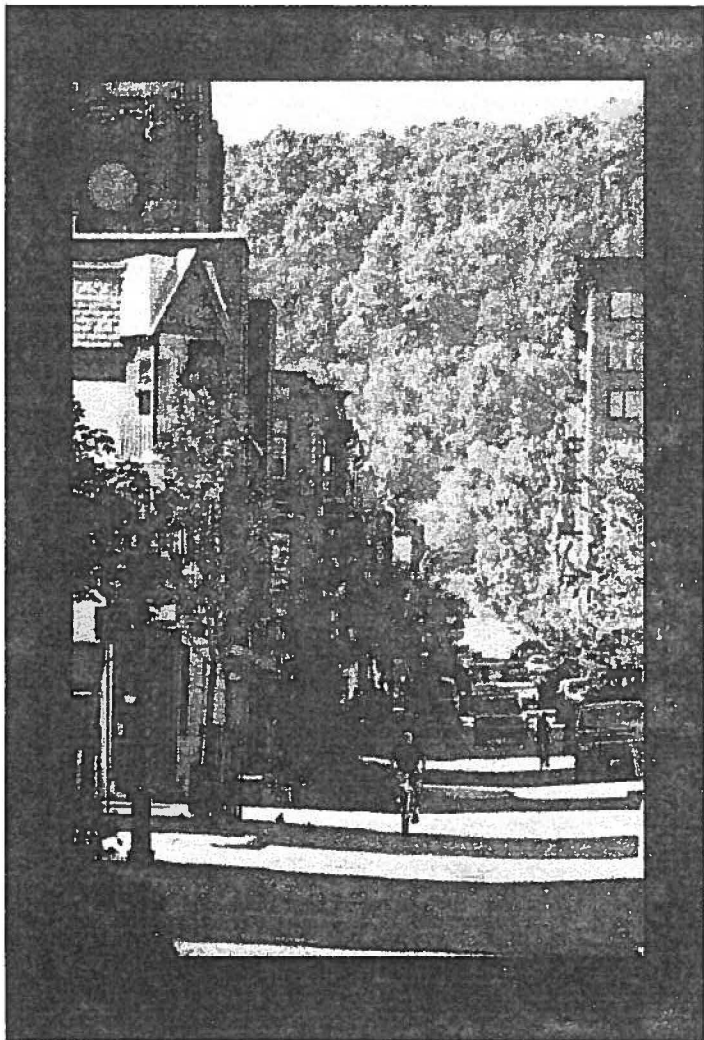
La rue Notre-Dame est le berceau et l'esprit de Montréal. De la Place d'Armes elle s'étend à l'ouest vers Lachine et à l'est vers Pointe-aux-Trembles. La Brasserie Molson, la station de pompage Craig, les piliers du pont Jacques-Cartier, le monument des patriotes, la prison du Pied-du-Courant, le boulevard Morgan, l'usine Miron sont parmi les lieux de la rue Notre-Dame qui forment la **mémoire et l'identité** montréalaises.

Montréal : autoportrait 1960

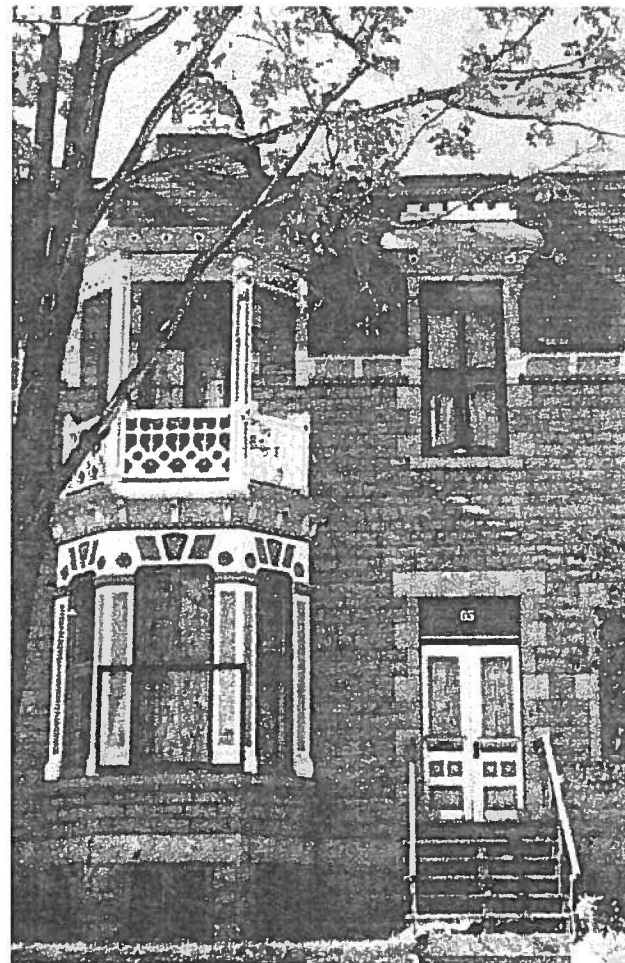


Modernité, progrès, 6 millions d'habitants à Montréal en l'an 2000

Montréal : autoportrait 1990

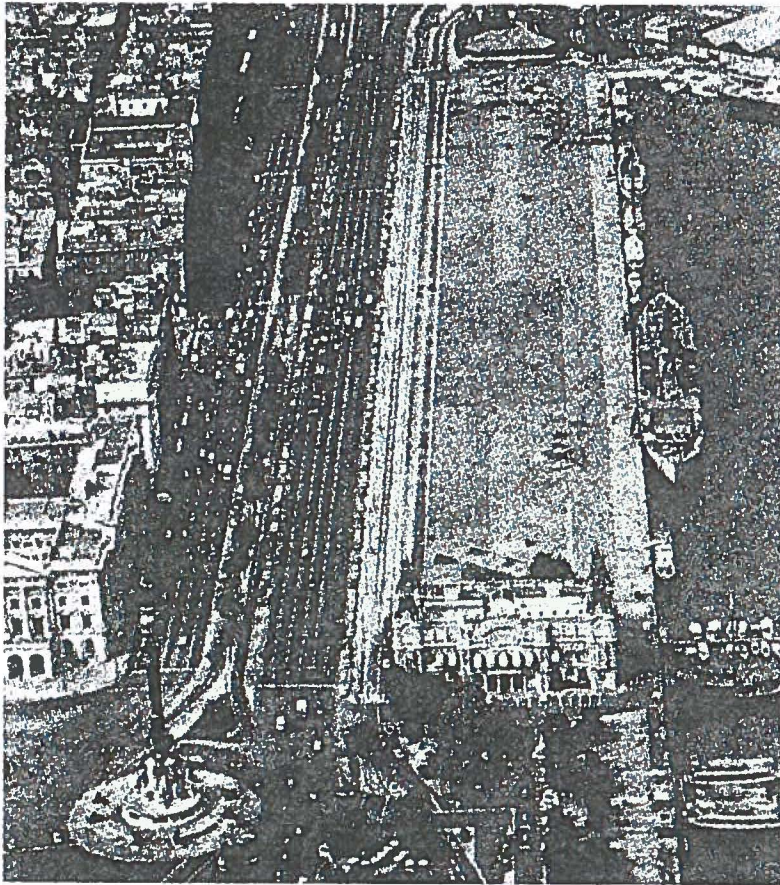


Renaissance des quartiers

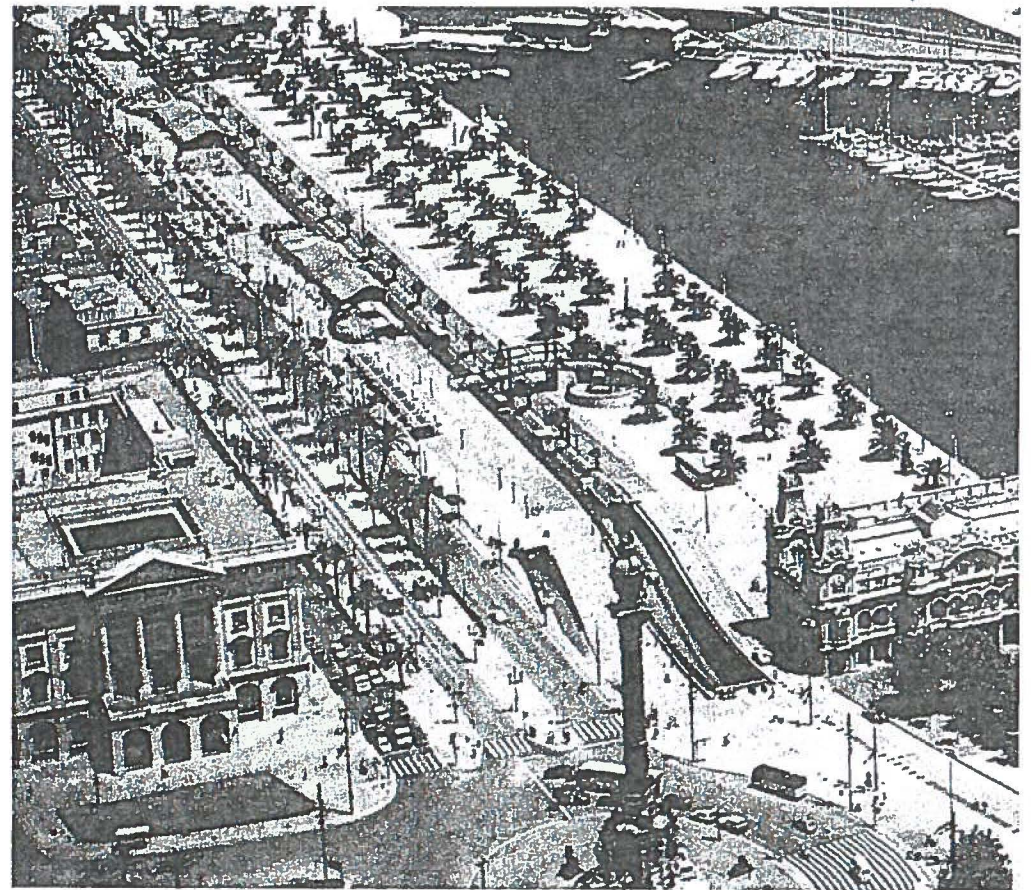


Appréciation du patrimoine

Barcelone : un exemple de **liaison** ville - front de mer



1982



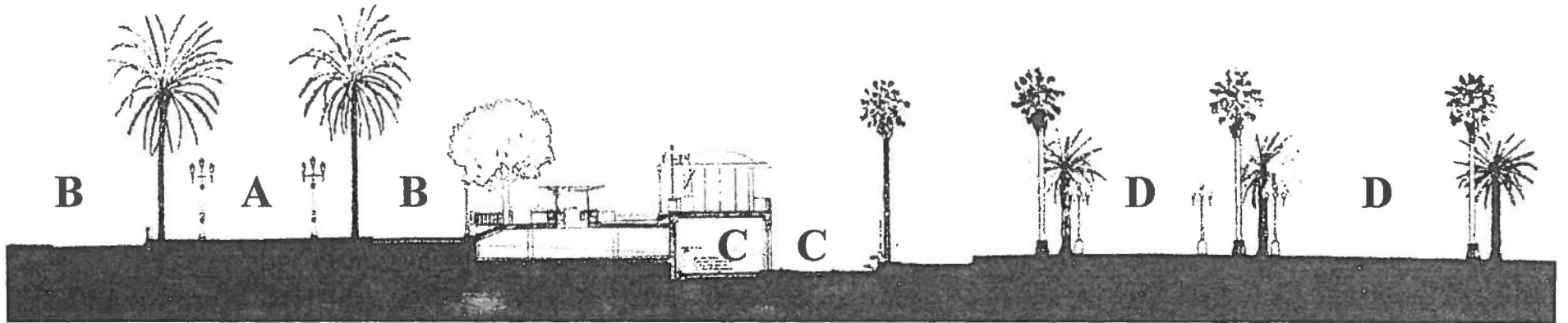
1987



A. Voie centrale pour autobus



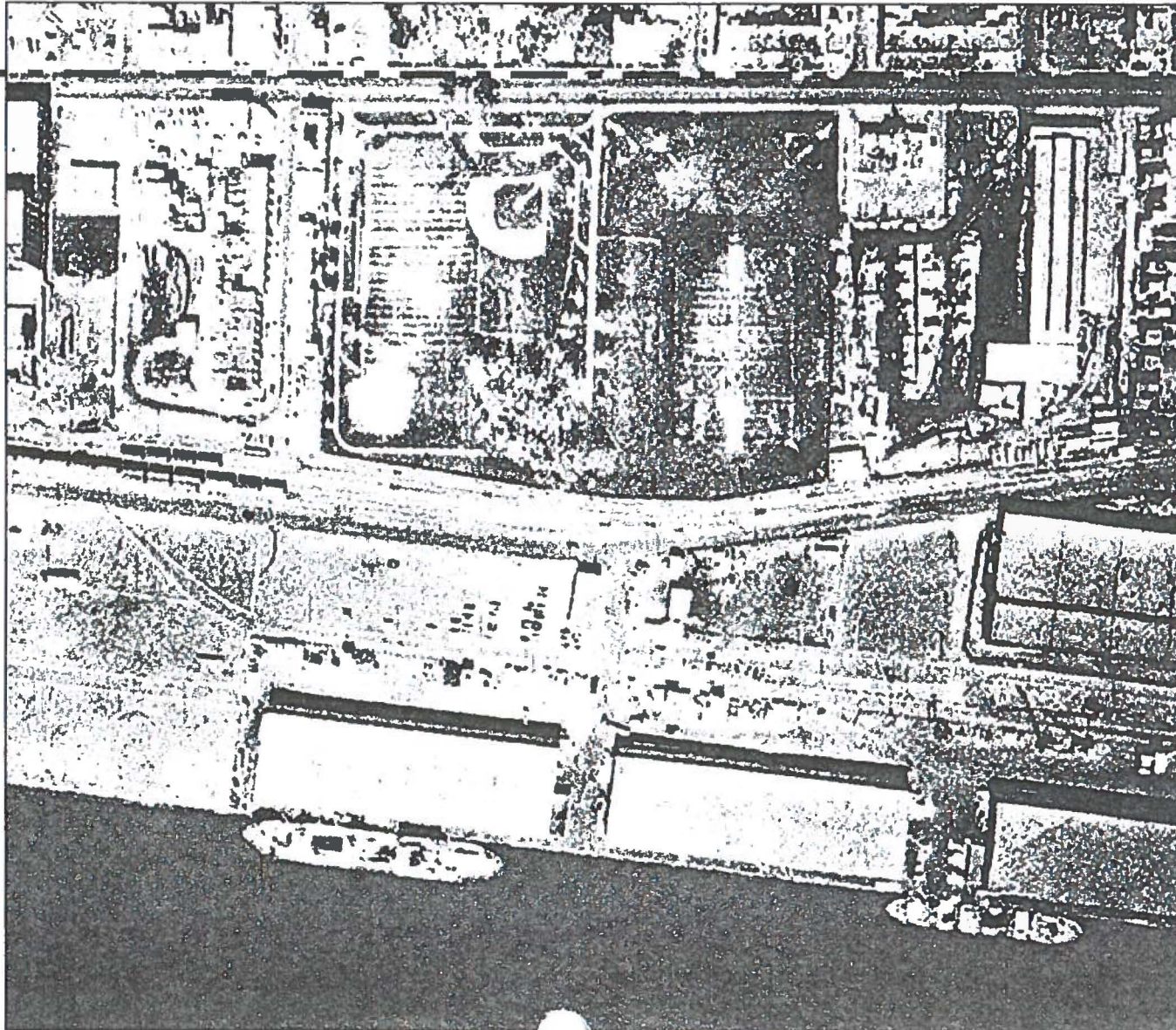
B. Voie de circulation automobile



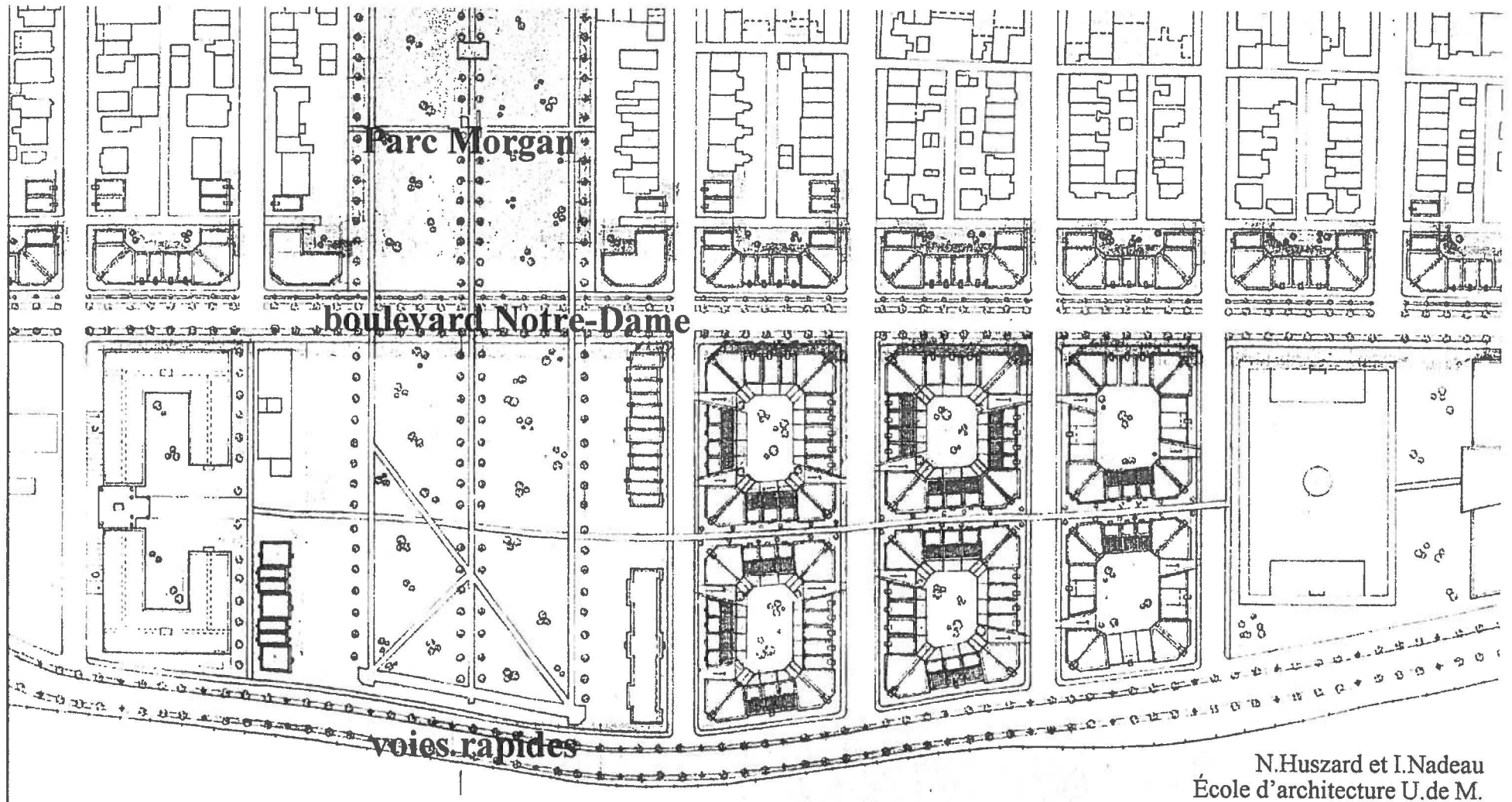
C. Circulation rapide

D. Promenade du port

Il existe un énorme **potentiel de développement** des terrains entre la rue Notre-Dame et le port



Exemple de projet de développement résidentiel des terrains entre la rue Notre-Dame et le port



N.Husard et I.Nadeau
École d'architecture U.de M.

Boulevard central et voies rapides longeant le port

L'autoroute et la ville

Plusieurs pays ayant construits de vastes réseaux autoroutiers au cours des années soixante observent aujourd'hui les conséquences de l'implantation de ces infrastructures sur l'économie et l'environnement de leurs villes.

Selon de nombreuses études, la construction d'autoroutes engendre :

1. **Le développement de banlieues en périphérie**
au détriment des quartiers résidentiels centraux
2. **L'augmentation du nombre de voitures en circulation**
et la congestion graduelle des nouvelles voies rapides

Consultez les articles suivants :

- Widening roads doesn't lessen traffic congestion, D. Nozzi, 1994
- Suburban gridlock, R. Cervero, 1990
- Australians debunk Highway myths, J.Barber, 1998
- Does widening roads cause congestion?, D.Chen, 1998
- Designing streets: weighing community and mobility, P. Neary, 1998
- The more roads we build, the more traffic we create, N.Peirce, 1999
- Widening roads worsens traffic congestion, T. Albert, 2000

L'autoroute Notre-Dame ? **Rien ne presse**

Recommandation :

Prendre le temps de trouver **une alternative** au projet actuel, car ce projet aura des conséquences irréversibles sur notre environnement bâti. Cette alternative doit à la fois comprendre :

- Des voies rapides minimales pour la circulation de transit (camions et voitures)
- La transformation de la rue Notre-Dame en boulevard de 4 voies planté d'arbres
- La construction maximale d'îlots résidentiels entre la ville existante et le fleuve
- La liaison des nouvelles places et parcs au réseau des espaces publics existant
- La préservation de l'intégrité architecturale et urbaine de notre patrimoine bâti