



Le redéveloppement du site de Radio-Canada à la lumière du retour prochain du tramway sur le boulevard René-Lévesque

L'occasion rêvée de concevoir à Montréal un projet à tous égards exemplaire



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

9 décembre 2008

Introduction

Le redéveloppement prochain du site de Radio-Canada est l'une des plus heureuses nouvelles que l'on ait eue à Montréal ces dernières années. Même si ce projet est encore embryonnaire à maints égards, la qualité du concept global de redéveloppement déposé par le promoteur ne fait pas de doutes quant aux efforts faits pour offrir à l'est du centre-ville ce qu'il y a de mieux. Ainsi, l'erreur commise il y a quarante ans, lorsque le *faubourg à m'lasse* fut détruit pour faire place à de véritables océans d'espaces de stationnement, est sur le point d'être enfin réparée.

Dans ce bref mémoire, nous concentrerons notre attention sur ce qui nous apparaît être l'une des rares faiblesses du projet présenté, à savoir qu'il n'anticipe pas assez les importants changements qui se profilent à l'horizon rapproché en matière de transports urbains.

Dans la foulée de Kyoto, de la sortie amorcée de l'ère du pétrole, d'un suivi plus rigoureux des indicateurs de santé publique et de l'émergence de nouvelles conceptions de la qualité de vie, une véritable révolution est présentement en cours à l'échelle planétaire visant à redéfinir la manière dont on vit la ville et dont on se déplace en ville. Bien que trop timoré à nos yeux, en plus qu'il contient certaines propositions venant contredire le corps du propos, le *Plan de transport : Réinventer Montréal*, adopté en juin dernier, en préfigure l'arrivée à Montréal. Or, et c'est là que se situe le problème, on ne sent pas une volonté suffisante de la part des concepteurs du projet Radio-Canada d'inscrire celui-ci dans le cadre pourtant enthousiasmant de la révolution de la ville par les transports durables.

Excès de stationnement, perpétuation de la dépendance à l'automobile

Le nombre d'espaces de stationnement qu'un promoteur peut construire est régi par des normes, elles-mêmes relatives aux usages prévus. Dans le cas du redéveloppement du site de Radio-Canada, plusieurs scénarios de répartition des usages sont à l'étape actuelle envisagés, les variations allant de 33 % à 57 % de la superficie totale de plancher pour le commerce/bureau, à 37 % à 60 % pour l'habitation. Ces différents scénarios peuvent modifier le nombre de cases de stationnement réglementaire de 1 354 à 4 669.

En prévoyant deux rues en viaduc permettant d'accéder à d'immenses espaces intérieurs dévolus au stationnement, le promoteur a implicitement tendu à s'approcher du plus haut de ces deux chiffres. Dans le projet d'accord de développement soumis à l'appréciation des élus lors du conseil municipal du 27 octobre dernier, l'administration municipale a manifestement tendu à donner raison au promoteur en autorisant un nombre maximal de 3 500 unités de stationnement (clause 25 du projet d'accord). Ces 3 500 espaces de stationnement représenteraient un investissement compris entre 100 et 125 millions de dollars (M\$).

Le stationnement est à l'automobile ce que le port est au navire ou l'aéroport à l'avion : un terminal de transport. Dans le cadre du projet Radio-Canada, c'est donc un tel terminal de transport voué à l'automobile que l'on voudrait construire au coût de 100 à 125 M\$, chiffres

auxquels il faut ajouter une vingtaine de millions pour tenir compte des deux rues en viaduc prévues au projet.

Le tableau qui suit montre qu'il n'y a pas que le projet Radio-Canada en cause. Au contraire, tous les projets annoncés vont dans le même sens, si bien que c'est la construction de pas moins de 25 000 espaces de stationnement supplémentaires, représentant un investissement d'un milliard de dollars, qui est prévue au centre-ville pour les prochaines années.

Investissement massif dans le stationnement au centre-ville de Montréal

	Année	Type de promoteur	Nombre de places	Coût unitaire	Investissement
Total 1992..... (A + B)			33 233	37 542	1 247 645 000
A) Réalisés depuis 15 ans			7 514	27 633	207 635 000
Agrandissement du Palais des congrès	2001	Public	1 120	28 000 \$	31 360 000 \$
CDPQ (Caisse de dépôts...)	2001	Public	1 200	28 000 \$	33 600 000 \$
Square Victoria, angle Nord-Est	2001	Privé	359	25 000 \$	8 975 000 \$
Centre de commerce mondial	1992	Privé	585	20 000 \$	11 700 000 \$
Grande bibliothèque de Montréal	2003	Public	400	25 000 \$	10 000 000 \$
1000, De la Gauchetière	1993	Privé	550	25 000 \$	13 750 000 \$
Cité du multimédia	2002	Public	950	25 000 \$	23 750 000 \$
Cité du commerce électronique	2004	Public	300	30 000 \$	9 000 000 \$
UQUAM-DeSève	1999	Public	200	25 000 \$	5 000 000 \$
UQAM-Voyageur	2008	Public	650	30 000 \$	19 500 000 \$
UQAM-Président Kennedy	2006	Public	700	30 000 \$	21 000 000 \$
Hilton Garden Inn	2008	Privé	500	40 000 \$	20 000 000 \$
Sous-totaux		Public	5 520	27 755 \$	153 210 000
		Privé	1 994	27 294 \$	54 425 000
B) Programmés pour bientôt			25 719	40 437	1 040 010 000
CHUM-Saint-Luc, projet actuel		Public	1 174	55 000 \$	64 570 000 \$
CHUM-Saint-Luc, ancienne partie		Public	1 500	55 000 \$	82 500 000 \$
CHUM Extension - Medley/Garou		Privé	750	55 000 \$	41 250 000 \$
CHUM - Tour de recherche en santé		Public	250	55 000 \$	13 750 000 \$
CHUM - Quartier de la santé		Public	2 500	50 000 \$	125 000 000 \$
CUSM-Campus Glen		Public	2 584	35 000 \$	90 440 000 \$
CUSM-General Hospital		Public	250	40 000 \$	10 000 000 \$
Quartier des spectacles - Îlot Clark		Public	600	40 000 \$	24 000 000 \$
Quartier des spectacles - Îlot Jésus		Public	500	35 000 \$	17 500 000 \$
Quartier des spectacles - Métro Saint-Laurent		Privé	260	45 000 \$	11 700 000 \$
Quartier des spectacles - Louis Bohème		Privé	290	45 000 \$	13 050 000 \$
Quadrilatère Duke-Nazareth-Ottawa-William		Public	1 200	40 000 \$	48 000 000 \$
Griffintown		Privé	6 720	35 000 \$	235 200 000 \$
Radio-Canada - Redéveloppement		Privé	3 500	35 000 \$	122 500 000 \$
Vieux-Montréal, près de Place d'Armes		Privé	291	50 000 \$	14 550 000 \$
1800, René-Lévesque Ouest		Privé	400	40 000 \$	16 000 000 \$
René-Lévesque - Projet Guy McKay		Privé	750	40 000 \$	30 000 000 \$
Gare Viger		Privé	1 600	35 000 \$	56 000 000 \$
SITQ - 900 De Maisonneuve Ouest		Privé	600	40 000 \$	24 000 000 \$
Sous-totaux		Public	10 558	45 062 \$	475 760 000
		Privé	15 161	37 217 \$	564 250 000

La capacité actuelle de stationnement au centre-ville avoisine 100 000 espaces, dont 45 000 en souterrain. Si tous les projets programmés se réalisent, ce que nous sommes les premiers à souhaiter, cette capacité sera bientôt portée à 125 000 places. En cette ère où le développement

durable est sur toutes les lèvres, on s'explique mal qu'un effort d'un milliard de dollars, soit trois fois le coût de construction du nouveau pont entre Montréal et Laval, dans l'axe de l'autoroute 25, soit consenti pour augmenter massivement la capacité de stationnement au centre-ville.

Existe-t-il une alternative à ce réflexe autant des promoteurs que des administrations publiques d'investir dans les infrastructures de l'automobile, dont le stationnement ?

Nouveau Tramway, instrument d'un nouveau modèle de développement urbain

À ce jour, environ 250 villes dans le monde sont revenues au tramway, sous sa forme réinventée, celle que nous dénommons *Nouveau Tramway*¹. Qu'est-ce qui explique un tel succès ? C'est tout simple : beaucoup plus qu'un mode de transport attrayant et performant, le Nouveau Tramway est l'occasion qu'on se donne de littéralement réinventer la ville.

Depuis la fondation de ce parti, le Nouveau Tramway constitue la pierre angulaire du programme de Projet Montréal. Par pierre angulaire, nous entendons que le Nouveau Tramway permet de revoir le partage de l'espace public entre véhicules motorisés, usagers du transport collectif, piétons et cyclistes, de verdir et d'embellir la ville, de maximiser le potentiel de développement des terrains riverains en créant les conditions de quartiers paisibles et sécuritaires et, ce faisant, de redéfinir les critères de prospérité économique de la ville, tout en forçant le recul de l'automobile, sans bien sûr l'exclure. Le Nouveau Tramway est ainsi l'outil premier d'une sorte de *remise à niveau* globale de la ville. C'est effectivement ce que l'on peut constater partout dans le monde, tout spécialement à Strasbourg, à Montpellier, à Bordeaux, à Lyon, à Portland, Oregon, voire même à Houston, Texas. Voilà bien pourquoi il n'est pas exagéré de voir dans le Nouveau Tramway l'instrument d'un nouveau modèle de développement urbain s'inscrivant résolument dans les valeurs et priorités de ce début de XXI^e siècle.

Lors de son séjour à Paris au début de l'année 2006, Gérald Tremblay a découvert le Nouveau Tramway. On se souviendra qu'il en a ensuite parlé avec des trémolos dans la voix, tant il fut séduit par cette nouvelle technologie de transport. De fil en aiguille, la construction d'un embryon de réseau Nouveau Tramway allait devenir le premier des 21 chantiers que compte le Plan de transport de la Ville. Lors de l'adoption définitive de celui-ci, en juin 2008, la conférence de presse du maire Tremblay et de son responsable transport, André Lavallée, n'a à toute fin pratique portée que sur le Nouveau Tramway.

Dès lors, comment expliquer que cette même administration, en plus d'être en faveur de la transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute, envisage hausser de 25 000 le nombre de places de stationnement au centre-ville ? Manifestement, sa découverte du Nouveau Tramway est trop récente pour avoir érodé des réflexes qui se sont profondément enracinés à la faveur de décennies d'un modèle de développement urbain centré sur l'automobile.

¹ Richard Bergeron, *Le Nouveau Tramway, Contribution à la réflexion en cours concernant un possible retour du tramway dans les rues de Montréal*, Agence métropolitaine de transport, janvier 2003.

Ces vieux réflexes ne sont pas exclusifs à la présente administration de la Ville, mais également communs à la très grande majorité des promoteurs. Dont celui comptant redévelopper le site de Radio-Canada, à l'évidence.

Quel que soit le réseau Nouveau Tramway auquel on puisse songer, il paraît acquis que le boulevard René-Lévesque en sera l'une des toutes premières composantes. De fait, le Plan de transport prévoit qu'au plus tard d'ici 2013, un Nouveau Tramway empruntera ce boulevard, de la rue Guy à la rue Berri. Le plan prévoit ensuite prolonger cette ligne jusqu'au boulevard Pie-IX, sans toutefois proposer d'échéancier précis.

On sait que 2009 sera une année d'élections municipales. Si Projet Montréal est porté au pouvoir, un réseau Nouveau Tramway comportant entre 25 et 33 kilomètres de lignes sera mis en service au plus tard à la fin de l'automne 2012. Concernant le boulevard René-Lévesque, le Nouveau Tramway serait à cette date implanté de la rue Guy à la rue Delorimier.

On comprend donc que d'une façon ou d'une autre, le Nouveau Tramway est appelé à desservir le site de Radio-Canada sur toute sa longueur, assurant un lien direct avec le centre des affaires, avec le Vieux-Montréal et, à terme, en combinaison avec les autres modes de transport collectif, le métro au premier chef, avec tout le territoire de la ville.

On pourra voir aux trois pages suivantes combien profondément le Nouveau Tramway, version Projet Montréal, changera la personnalité autant que la forme du boulevard René-Lévesque.

En l'état actuel de cette artère, il est tout à fait compréhensible que le promoteur du projet Radio-Canada ait eu le réflexe de prioriser l'automobile comme mode de transport privilégié, ce qui l'a conduit à prévoir la construction d'un immense terminal de transport automobile, au coût minimal de 100 M\$. À la lumière toutefois de la transformation profonde à laquelle ce boulevard est destiné à plus ou moins brève échéance, il est évident qu'il ne s'agit plus là d'un choix avisé.

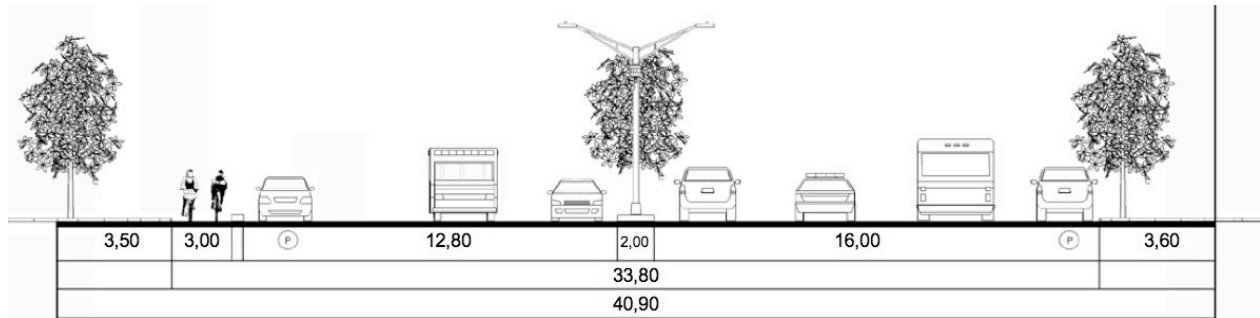
**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
situation actuelle**



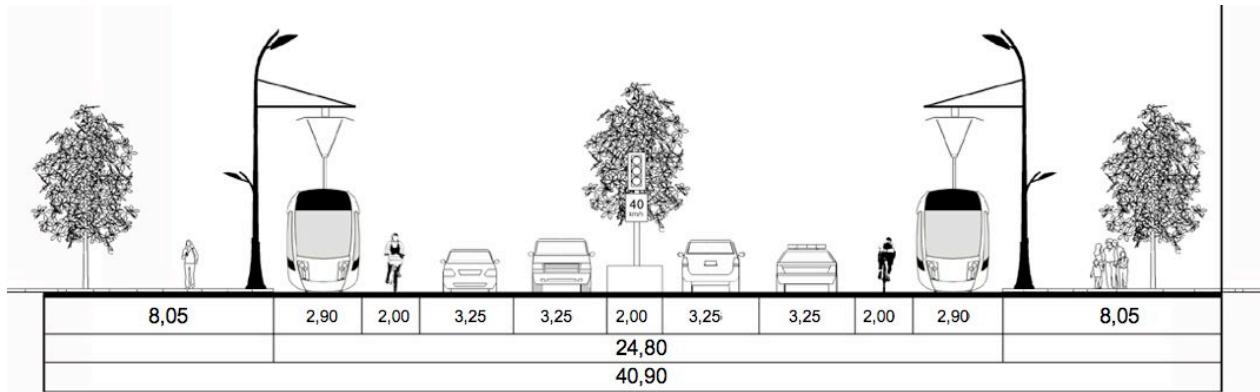
**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
proposition Projet Montréal de réaménagement, d'ici l'automne 2012**



**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
situation actuelle**



**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
proposition Projet Montréal de réaménagement, d'ici l'automne 2012**



**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
situation actuelle**



**Boulevard René-Lévesque, face au site de Radio-Canada :
proposition Projet Montréal de réaménagement, d'ici l'automne 2012**



Les deux rues prolongées en viaduc

La seconde faiblesse que nous ayons identifiée au projet présenté par le promoteur découle de la première, à savoir qu'on ne peut envisager construire 3 500 places de stationnement sans prévoir les accès conséquents.

En l'occurrence, le promoteur a prévu prolonger deux rues, Beaudry et Alexandre de Sève, qui traverseraient le site de part en part, dans l'axe Nord-Sud, permettant d'accéder aux stationnements autant à partir du Boulevard René-Lévesque que de la rue Viger. Le projet prévoit aussi prolonger la rue De la Gauchetière, également de part en part du site, mais dans l'axe Est-Ouest cette fois. Celle-ci devant toutefois être à une élévation différente des rues Beaudry et Alexandre de Sève, ces dernières seraient construites en viaduc, tel qu'on peut le voir au premier des deux plans produits en page suivante.

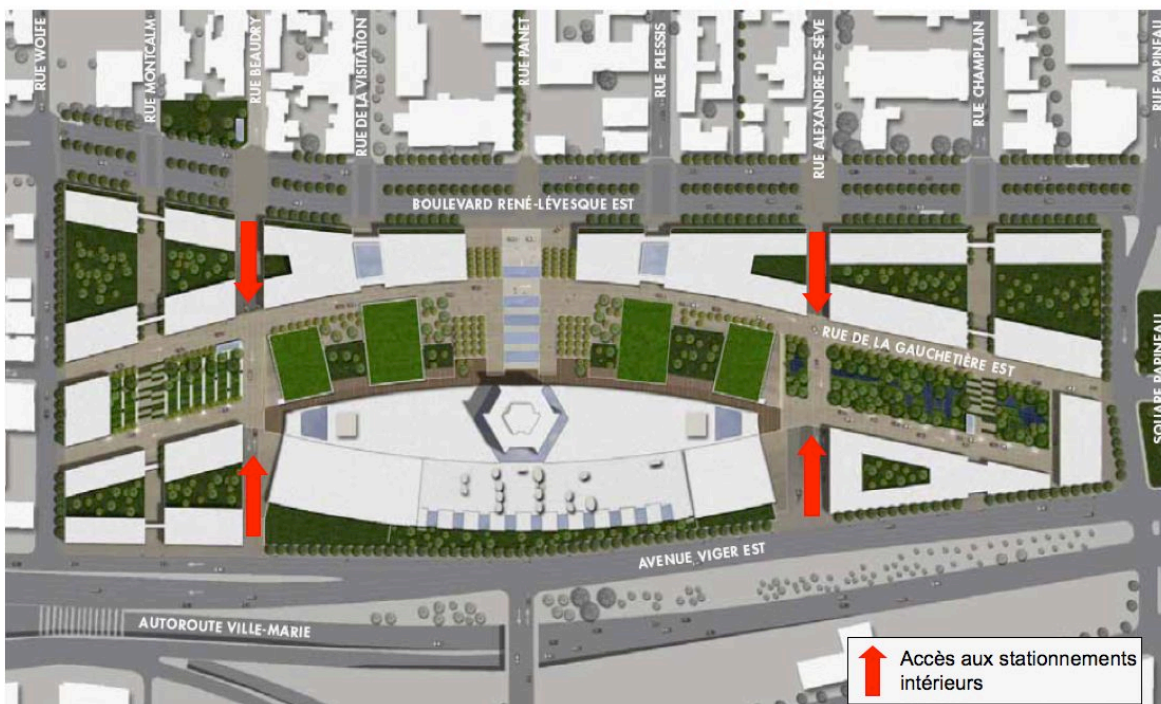
Ces deux rues en viaduc constituent une option questionnable sous de nombreux angles, notamment ceux de l'esthétique et du sentiment de sécurité. Par ailleurs, elles créent de nouveaux droits en faveur de l'ensemble des automobilistes, qui bénéficieraient de deux options supplémentaires pour passer de René-Lévesque à Viger, alors même que l'époque serait plutôt à atteindre un meilleur équilibre entre les droits des automobilistes, ceux des piétons et ceux des résidents des quartiers centraux, en termes de quiétude et de sécurité des cadres de vie. Enfin, on ne voit pas comment ces deux viaducs pourraient coûter moins de 10 M\$ chacun à construire.

Dès lors que l'on se situe dans le contexte, d'une part, de la réfection du boulevard René-Lévesque à la façon illustrée plus tôt et, d'autre part, de la réduction conséquente de la capacité de stationnement sur site, ces deux rues en viaduc ne sont plus justifiables.

Le second plan produit en page suivante illustre notre proposition concernant le prolongement des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève. Du côté du boulevard René-Lévesque, la percée de ces rues ne correspondrait plus à des accès par automobile mais à pied, à la façon de l'accès central déjà envisagé par le promoteur, rejoignant donc la future rue De la Gauchetière par simple élévation graduelle du sol. Dès lors, les véhicules n'auraient plus accès aux stationnements que par les deux moignons de rues donnant sur la rue Viger.

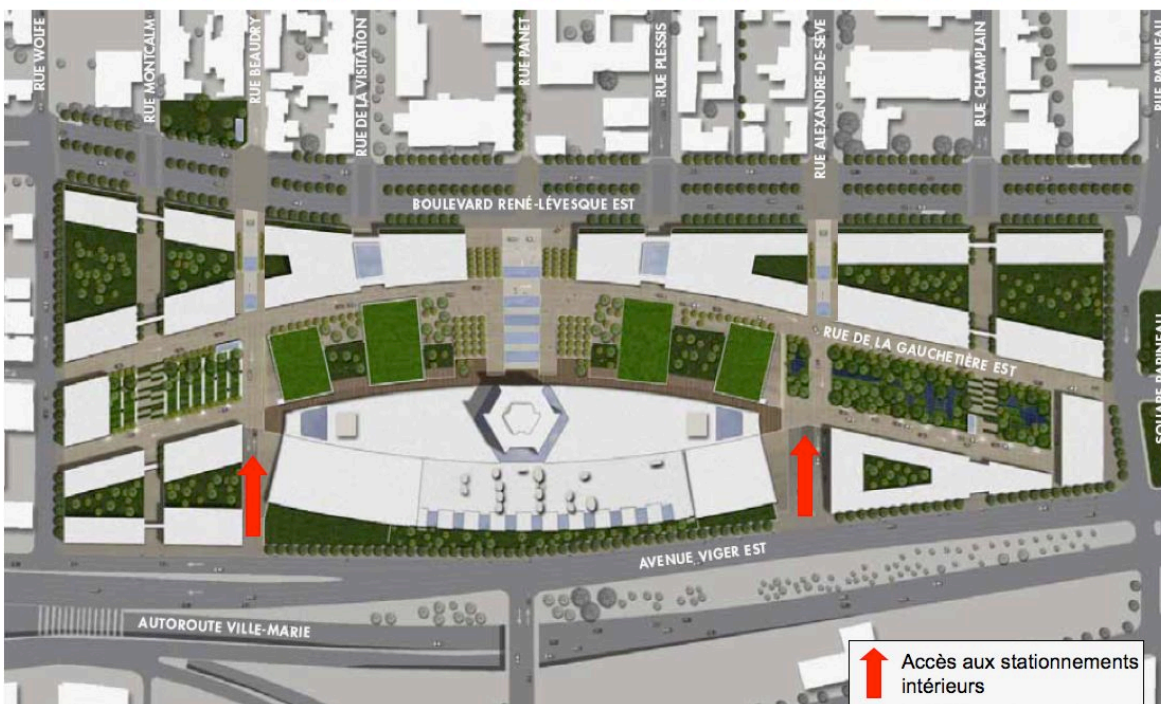
Proposition du promoteur pour l'accès aux stationnements

Les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève sont prolongées en viaducs donnant accès aux stationnements autant par le boulevard René-Lévesque que par l'avenue Viger



Proposition Projet Montréal de limiter l'accès aux stationnements par la seule avenue Viger

Les deux autres accès initialement prévus, via René-Lévesque, seraient similaires à l'accès central et, par le fait même, réservés aux piétons, éliminant les rues en viaducs



Recommandations

Considérant que le redéveloppement du site de Radio-Canada constitue l'occasion rêvée de concevoir à Montréal un projet à tous égards exemplaire en matière de développement urbain durable, respectant donc l'esprit du tout récent Plan de transport de la Ville;

Considérant que l'implantation d'une ligne Nouveau Tramway sur le boulevard René-Lévesque, devant desservir le site Radio-Canada sur toute sa longueur, est programmée à plus ou moins brève échéance;

Il est recommandé :

- De prendre cette ligne Nouveau Tramway en considération dans le concept même de redéveloppement du site;
- En conséquence :
 - de limiter à 1 000 places la capacité de stationnement sur le site;
 - de retirer du projet les deux rues en viaduc prévues dans l'axe des actuelles rues Beaudry et Alexandre-de-Sève;
 - du côté du boulevard René-Lévesque, de transformer le prolongement sur le site de ces deux rues en accès piétonniers de configuration semblable à l'accès central prévu aux plans actuels;
 - du côté de la rue Viger, de faire du prolongement de ces deux mêmes rues les seules entrées aux stationnements souterrains.
- Puisque le promoteur épargnera ainsi plusieurs dizaines de millions de dollars au niveau des coûts de réalisation de son projet, que l'accord de développement entre lui et la Ville comprenne, comme dans le cas des projets Griffintown et Gare Viger, une contribution financière de 10 M\$ visant à accélérer l'implantation du Nouveau Tramway sur le boulevard René-Lévesque Est.