



Le recouvrement de l'autoroute A720

De grands changements s'apprêtent à bouleverser le secteur des Faubourgs. Avec l'arrivée estimée de 20 000 nouveaux résidents sur les terrains de Radio-Canada et de Molson Coors, la question des transports et des déplacements devient incontournable. Nous sommes sensibles et préoccupées par les problématiques qui entourent l'autoroute 720 ainsi que les transports en communs à harmoniser avec le nouveau quartier. Nous souhaitons soumettre des pistes de réflexions supplémentaires pour enrichir le débat autour de la proposition de réfection de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain.

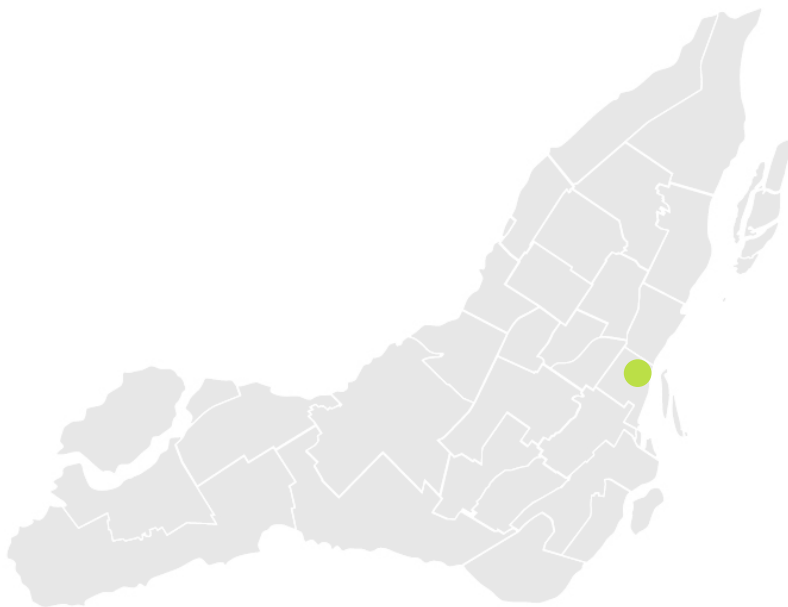


Fig. 1

Plan de l'île de Montréal

Présentation des membres du groupe

Nous sommes Laura Fernandez Miro, Sarah Moumeni, Amélie Tremblay et Clara Voizard, trois étudiantes à la maîtrise en architecture à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, et une étudiante en architecture de l'ETSAB (Barcelone), ce qui apporte une expertise enrichissante à notre mémoire.

Notre sujet de fin d'études porte sur le réaménagement des terrains de Radio-Canada et de Molson Coors. C'est pourquoi nous nous intéressons particulièrement au PPU en cours de d'élaboration.

Position critique face au projet

L'autoroute 720 est présentement une infrastructure de division importante entre les sites de Molson et Radio-Canada. Elle représente un obstacle majeur pour les piétons qui désirent traverser ces deux sites du nord au sud. Elle est un élément de transport qui traverse le site sans toutefois le desservir et bonifier la vie des gens qui y vivent.

L'autoroute est en effet une source importante de pollution, tant au niveau visuel, qu'atmosphérique et sonore pour les habitants du quartiers. Le réaménagement de l'infrastructure est une intervention vitale pour rendre le quartier viable en connectant deux sites complètement divisés par celle-ci.

Notre mémoire vise à proposer d'autres possibilités de transformation de l'autoroute Ville-Marie que la ville de Montréal n'a pas considérées ou évacuées trop rapidement.

Objectifs

Assurer une meilleure qualité de vie aux usagers du site.

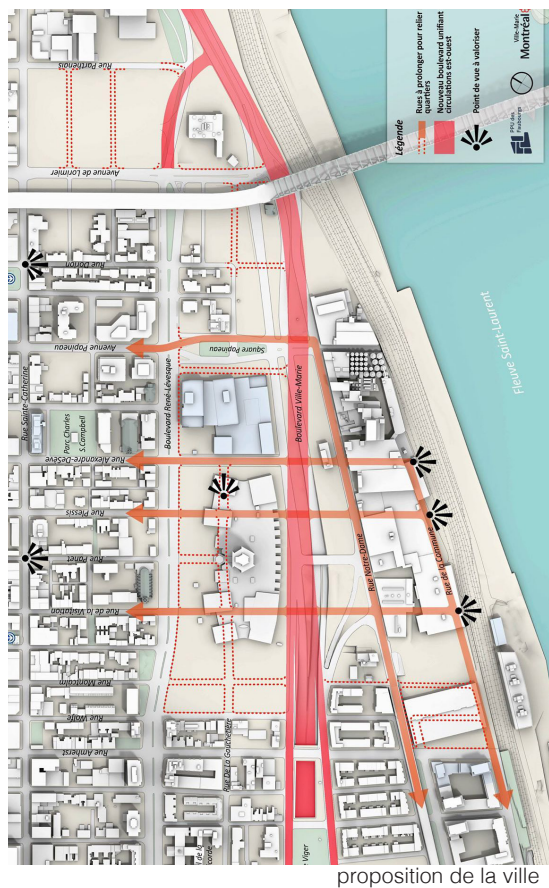
Réduire la pollution sonore et visuelle de l'infrastructure.

Augmenter la sécurité des piétons.

Transformer l'infrastructure en événement urbain, qui contribuerait à la vie du quartier.

Atténuer le sentiment de division que l'autoroute génère entre les sites de Molson et Radio-Canada en le rendant facile à traverser par les piétons.

Revalorisation des espaces autour des sites de Radio Canada et Molson.



Comparaison avec le boulevard urbain Robert-Bourassa (ancienne autoroute Bonaventure)

Boulevard Robert-Bourassa

Emplacement : Montréal

Coût du projet : 142 M\$

Dimension : moins d'un km

Durée des travaux : 3 ans

Répercussions majeures sur la ville :

Barrières visuelles moins importantes, aménagement d'espaces verts

Les voies d'autoroute surélevées sont abaissées au niveau du sol et incorporées dans un parc linéaire. On retrouve maintenant 9 voies de circulation automobile et un parc central de 42 mètres de largeur. L'emprise totale est d'une largeur qui varie environ entre 70 et 80 mètres.

La Ville propose de réaménager l'autoroute 720 en boulevard urbain et de rendre ainsi l'infrastructure accessible aux piétons. Nous pensons que cette solution peut être bénéfique pour le quartier si son aménagement est réfléchi de façon à rendre son utilisation agréable pour les piétons. Cependant, **la proposition de la Ville est très vague et ne permet pas de déterminer si sa transformation sera réellement bénéfique pour le quartier.**

Le précédent que la ville utilise pour appuyer son projet est celui du Boulevard urbain Robert-Bourassa. Les qualités de ce boulevard ne sont pas présentes dans la proposition de la ville: en effet on n'y retrouve aucuns aménagements paysagés verdurés.



Autoroute Bonaventure



Boulevard Robert-Bourassa



collage du Boulevard Robert-Bourassa

Quelles seront les qualités du boulevard urbain proposé par la Ville ?

Boulevard planté ou boulevard asphalté ?

Fig. 2

Boston: Big Dig

Couverture d'une autoroute à voie rapide en milieu urbain.

Couverture & Enfouissement

Emplacement : Boston

Coût du projet : 14,6 milliards \$ US

(Couverture et construction du tunnel)

Dimensions : 2,4km

Durée des travaux : 15 ans

Flux autoroutier: la vitesse des voitures est passée de 16km/h à 69km/h

Flux automobile en surface (Avant, années 90) : 200.000 automobiles par jour

Répercussions majeures sur la ville : Diminution de la pollution sonore, augmentation des espaces verts, réduction de 12% du monoxyde de carbone à l'échelle de la ville

Le projet de l'artère Big Dig est l'un des projets les plus importants de l'histoire des États-Unis, permettant d'améliorer la mobilité dans l'une des artères les plus congestionnées de la ville de Boston nommée la "Central Artery". Environ 75 000 véhicules empruntaient quotidiennement cette autoroute en 1959. Dans les années 1990 ces chiffres ont explosé à 200 000 automobiles par jour, ce qui l'a propulsée au rang de l'artère la plus congestionnée au monde. Ce problème a eu un impact financier important sur l'économie de la ville. Les lignes directrices de la transformation de l'autoroute ont été principalement d'enterrer les 6 artères autoroutières en sous-sol. Cela permet de décongestionner le réseau autoroutier en créant des échangeurs souterrains en prolongeant l'autoroute vers l'aéroport. Cela a en même temps permis de remplacer des kilomètres d'îlots de chaleur par 45 espaces verts et places publiques, donnant accès à des voies vertes définies par des corridors d'arbres et des aménagements urbains pour une réduction de 12% du monoxyde de carbone à l'échelle de la ville.

De plus, ces travaux ont eu un impact considérable sur la valeur foncière des terrains voisins, ce qui est une source de revenus pour la ville de Boston.





Barcelone: La Ronda Del Mig:

Couverture d'une autoroute à voie rapide et reconversion en promenade urbaine.

Emplacement : Carles III & Rambla Brasil

Coût du projet : \$70 millions d'euros

Dimensions : 2,5 km

Dimensions du tunnel (voie rapide): 13,5 km

Flux automobile dans le tunnel:

80 000 véhicules/jour

Flux automobile en surface (Avant) :

30 752 véhicules / jour

Flux automobile en surface (Aujourd'hui) :

21 376 véhicules / jour

Visiteurs (piétons) : 4 580 personnes / jour

Durée des travaux : 5 ans (1992- 1997)

Répercussions majeures sur la ville : Diminution de la pollution sonore, augmentation des espaces verts, diminution de 30,5 % du trafic automobile



Fig. 3

Ronda Del Mig, Barcelone, Espagne

Recouvrement de La Ronda Del Mig, Barcelone

Recouvrement de l'autoroute par des espaces publics urbains. Nouvelles connections entre les quartiers de Les Corts et Sants dans la ville.

Origine du projet :

Au début des années 1970, la construction du périphérique Ronda Del Mig est complétée dans le but de relier par une voie rapide automobile les quartiers des extrémités de la ville.

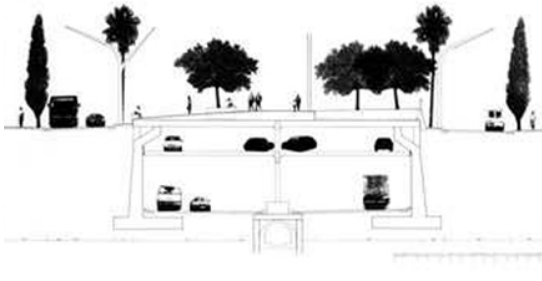
La construction de l'autoroute entraîne la destruction de nombreux bâtiments et un changement important du paysage urbain dans les quartiers historiques qui se situent en périphérie des voies automobiles. L'augmentation du trafic automobile (80 000 véhicules / jour) entraîne l'augmentation de pollution sonore et atmosphérique.



Financement du projet :

La construction de stationnements souterrains (sous l'espace public central) permet, en partie, le financement du recouvrement de l'autoroute. En 1994, 60% des 400 places de stationnement du projet sont vendues, cet argent va permettre d'entamer la phase de construction du projet.

Recouvrement de l'autoroute par le stationnement et la place publique :



mobiliers urbains



Recouvrements de l'autoroute Ville-Marie réalisés & en cours

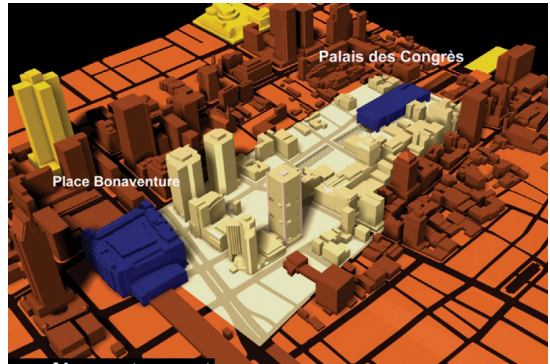
Le quartier international

Recouvrement d'un tronçon de l'autoroute Ville-Marie par le développement d'un nouveau quartier.

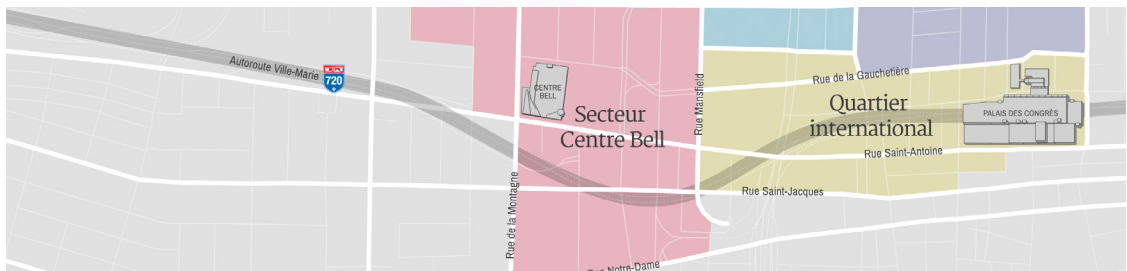
Emplacement : Place Bonaventure, Palais des Congrès

Superficie : 27 hectares dont 30 % recouvrent l'autoroute Ville-Marie

Durée des travaux : entre 1965 et 1985



Quartier international



Place des Montréalaises :

Emplacement : Station Champs-de-Mars

Montant estimé : 62,4 M\$

Coût de recouvrement de l'autoroute de Ville-Marie : 68 M\$

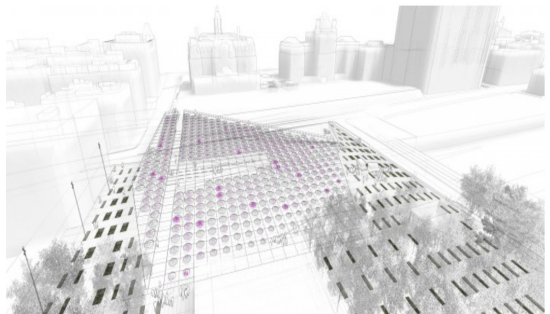
Longueur : 125 m

Largeur : environ 100 m

Durée des travaux : 2020 à 2022



segment à recouvrir | emplacement de la place des montréalaises



Recouvrement de l'autoroute A720
Université de Montréal
2017-2019

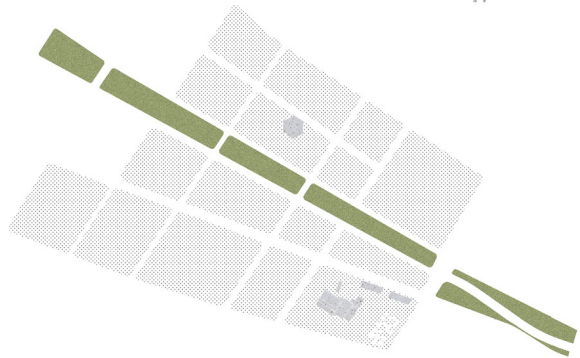
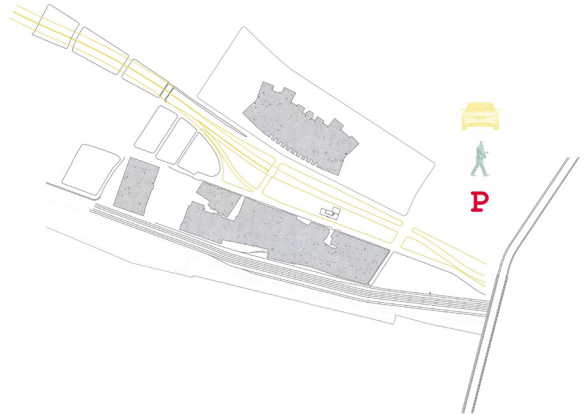
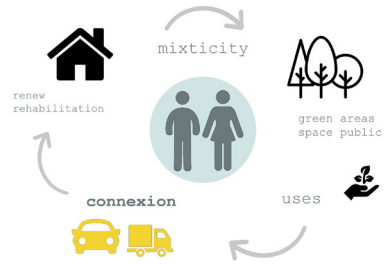
Dans le cadre de leurs études de maîtrise en architecture à l'Université de Montréal, des étudiants ont travaillé sur le secteur de Radio-Canada et Molson et sur des propositions de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. À la lueur des précédents exemples, il apparaît que de telles propositions sont réalistes. Elles sont de bons exemples qui pourraient inspirer le projet de la Ville.

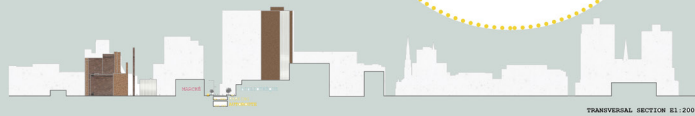
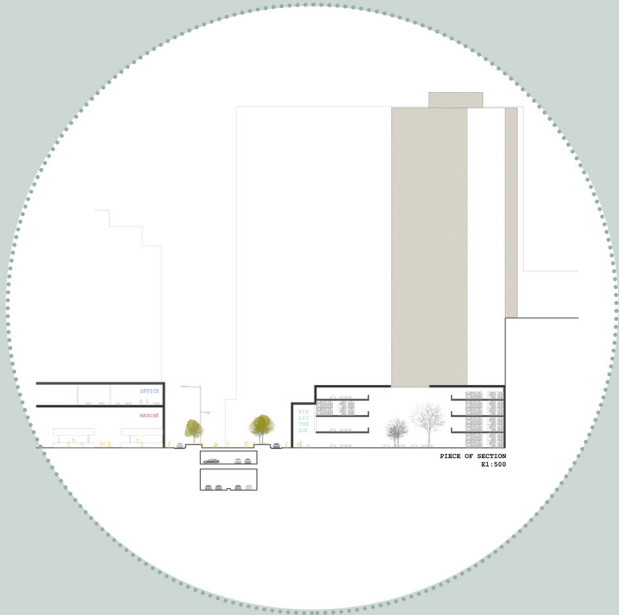
Apprendre de Barcelone

par Laura Fernandez Miro

Étudiante à l'ETSAB

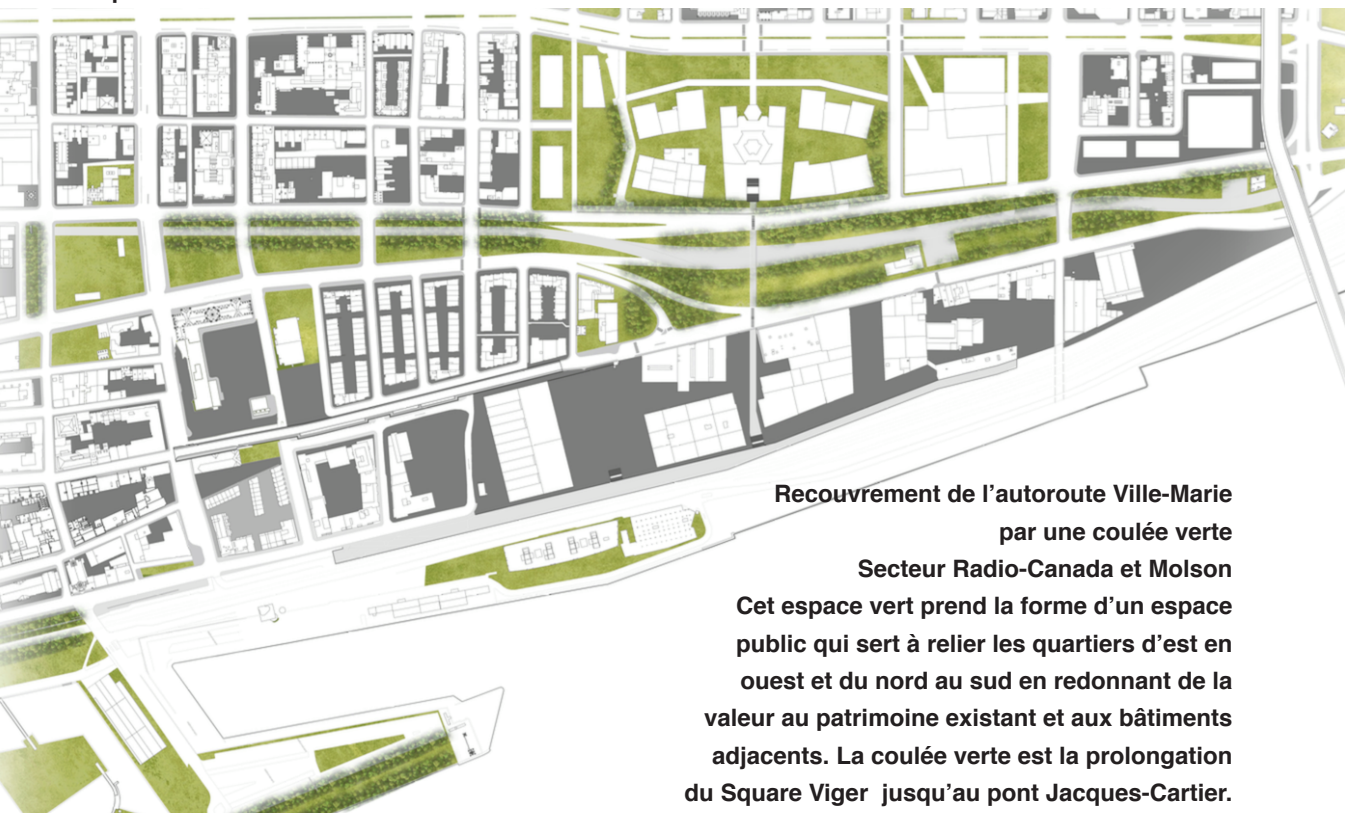
L'idée principale du projet est de recouvrir l'autoroute pour gagner un espace vert central qui connecte les deux côtés des voies tout en permettant de décongestionner le trafic dans le secteur. Le projet propose de faire un tunnel à plusieurs étages qui comprendrait l'autoroute, un stationnement, puis au-dessus, l'espace public. Ces espaces de stationnements souterrains permettraient de donner de nouvelles vocations à la multitude de stationnements existants autour. Le nouvel espace public en surface viendrait retisser les liens des secteurs distendus du quartier.



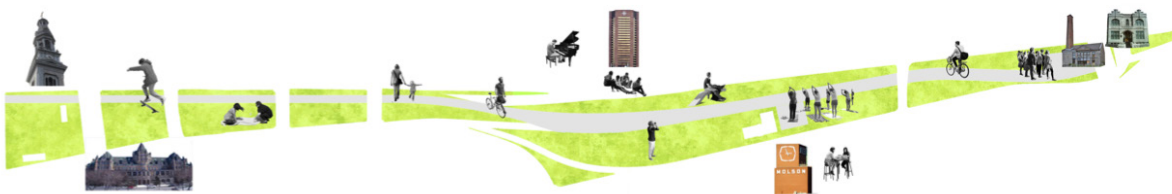


L'autoroute sociale

par Sammie Petit



Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie par une coulée verte
Secteur Radio-Canada et Molson
Cet espace vert prend la forme d'un espace public qui sert à relier les quartiers d'est en ouest et du nord au sud en redonnant de la valeur au patrimoine existant et aux bâtiments adjacents. La coulée verte est la prolongation du Square Viger jusqu'au pont Jacques-Cartier.



D'autres possibilités de reconversion de l'autoroute

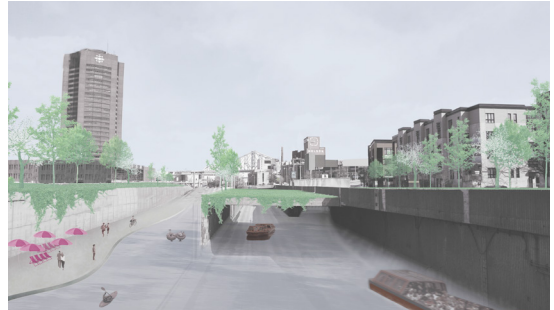
Nous pensons que le recouvrement de l'autoroute 720 est une solution efficace pour le secteur des Faubourgs, mais nous tenons à présenter d'autres alternatives de conversion de l'autoroute pour enrichir les discussions sur l'élaboration du projet de la Ville.

Canal Ville-Marie

L'eau Line

par Amélie Tremblay et Clara Voizard

Transformation de l'autoroute Ville-Marie en canal de navigation de transport et de plaisance pour la ville. Le canal dessert le secteur est-ouest de la ville en reliant le secteur de Molson et Radio-Canada aux stations de métro ; Champ-de-Mars, Place d'Armes et Square-Victoria. Le Canal va également intégrer le réseau de navettes fluviales du fleuve Saint-Laurent. À l'origine, on retrouvait à l'emplacement de l'autoroute la rivière Saint-Martin. Le projet est une façon de lui redonner vie.



Emplacement : Autoroute Ville-Marie ; quartiers Centre-Sud, Ville-Marie, Vieux Port de Montréal

Dimensions : 4.2 km

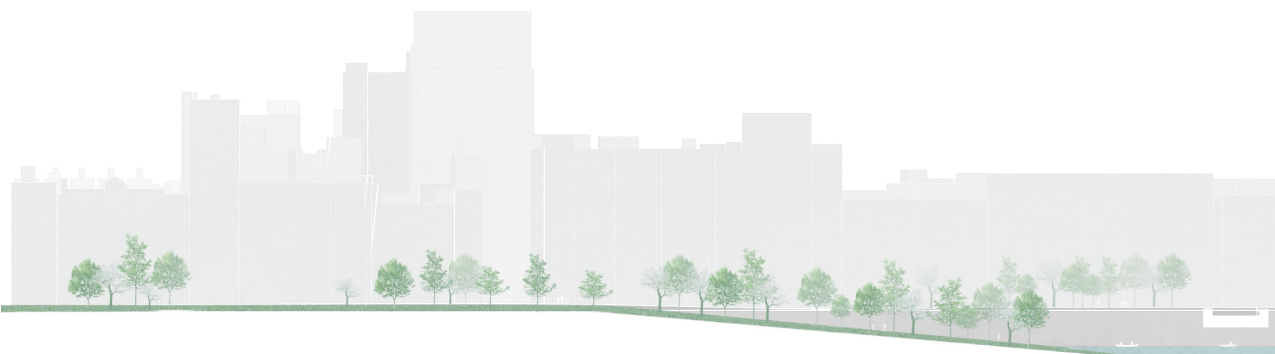
Répercussions majeures sur la ville :

Diminution du nombre de véhicules dans les secteurs Centre-Sud, Ville-Marie, et du Vieux Port de Montréal, augmentation de l'utilisation des bus et des métros, développement d'une ligne de tramway sur le Boulevard René-Lévesque.



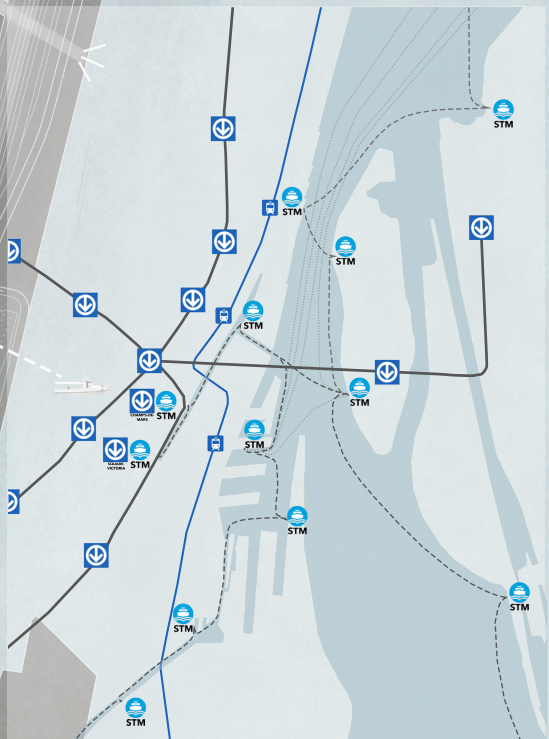
Une proposition réaliste ?

La reconversion de l'autoroute Ville-Marie s'appuie sur un projet de même envergure réalisé à Séoul en Corée du Sud qui a été un franc succès pour le développement de la ville.





TERMINAL
MOLSON



TERMINAL



Référence

Canal de Séoul

Démolition d'une autoroute surélevée à voies rapides pour en faire un canal accessible aux piétons sur le site de l'ancienne rivière de Cheonggyecheon.

Emplacement : Séoul, Corée du Sud

Coût du projet : US \$280million

Dimensions : 10.9 km

Flux automobile sur l'autoroute démolie (Avant): 170 000 véhicules/jour

Nombre de visiteurs sur le canal : 64,000 personnes / jour

Durée des travaux : 2 ans (2003 - 2005)

Répercussions majeures sur la ville : Diminution de 2,3 % du nombre de véhicules dans le centre-ville de Séoul, augmentation de 1,4 % de l'utilisation des bus et de 4,3 % des métros.

Appréciation de la valeur des terrains de 30 à 50% leur valeur pour les propriétés situées à moins de 50 m du projet.

Histoire

Le canal est à l'origine l'ancienne rivière (Cheonggyecheon) qui traverse la ville de Séoul d'est en ouest. Dans les années 60-70, la rivière est bordée d'immeubles insalubres et est énormément polluée. Puis, en 1976, la modernisation de la ville entraîne la couverture de la rivière par une autoroute surélevée à voies rapides, qui sera ensuite transformée en canal et voie piétonne en 2003.



Autoroute 1976



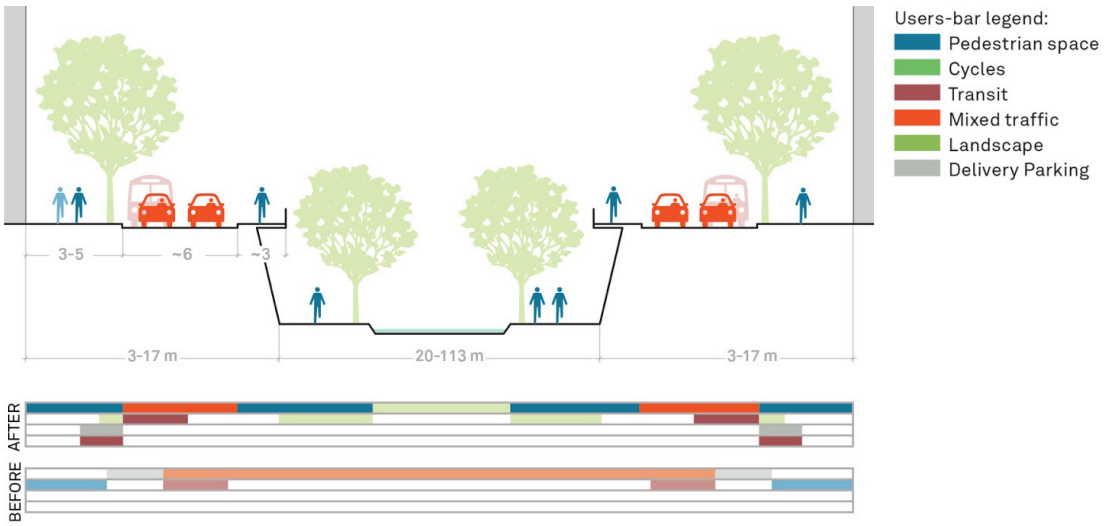
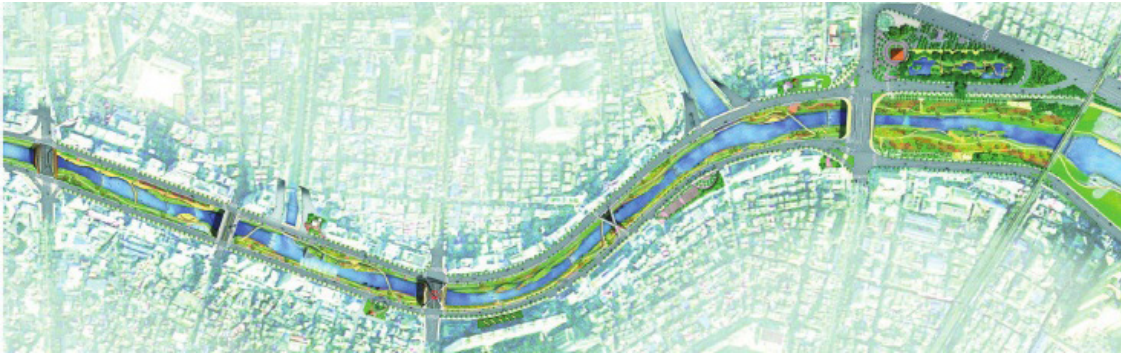
Canal de Cheonggyecheon 2005



Canal de Cheonggyecheon 2005

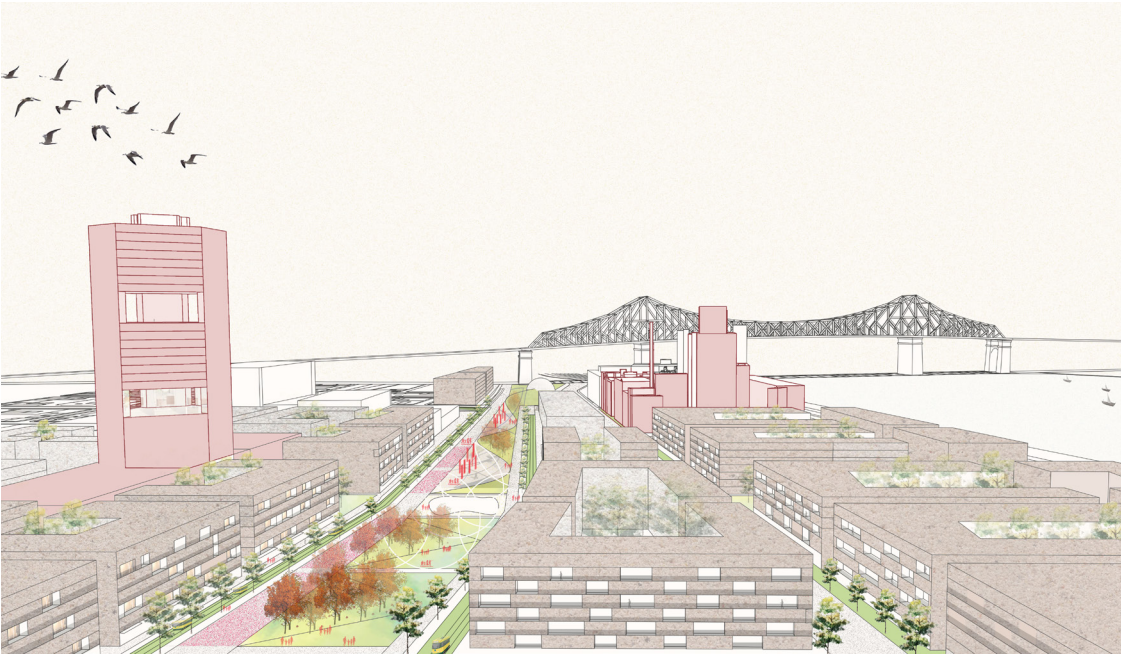


rivière de Cheonggyecheon en 1904



Connecteur urbain par Sarah Moumeni

Recouvrement de l'autoroute Ville- Marie par un parc urbain
Installation d'un réseau de tramway



Référence

Tramway de Grenoble

La mise en place du Tramway de Grenoble a permis de réorganiser le réseau urbain de la ville, de repousser la circulation automobile hors du centre-ville et de limiter la vitesse automobile à 30km/h, afin de créer des espaces verts : les grands boulevards autoroutiers ont été métamorphosés et transformés en boulevards urbains tout en réduisant le trafic automobile.

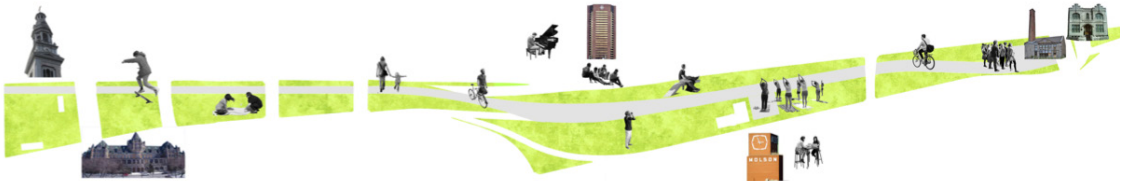


La mise en place d'un réseau de tramway qui passerait sur les sites de Molson et Radio-Canada serait bénéfique pour l'environnement (énergie renouvelable) et au niveau du paysage urbain.



Avantages :

- Réduction de la pollution sonore et atmosphérique
 - Valorisation du paysage urbain :
- Trame verte dans la ville par la végétalisation des voies du tramway



Recouvrir l'autoroute ?

Nous pensons que la proposition de la ville de reconvertir l'autoroute A720 en boulevard urbain est certes une solution envisageable, mais nous soutenons que la recouvrir serait la solution qui offrirait le plus d'avantages pour le secteur des faubourgs et pour la ville. Recouvrir l'autoroute permettrait de transformer une infrastructure de division en lieu unificateur appropriable pour les piétons en offrant de meilleures perspectives paysagères, et en garantissant l'augmentation de la valeur foncière des propriétés bordant l'autoroute.

Bibliographie

<http://www.strasbourg2030.com/>

<https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/blogs/stateline/2018/04/more-cities-are-banishing-highways-underground-and-building-parks-on-top>

<https://www.mass.gov/info-details/the-big-dig-project-background#introduction->

http://plus.lapresse.ca/screens/a42b14d0-37e6-4006-b47a-d3363a4e2639__7C__0.html

<https://www.ledevoir.com/politique/montreal/380523/place-au-quartier-bonaventure>
<https://www.ledevoir.com/culture/458429/art-public-montreal-met-2-8-millions-pour-le-projet-bonaventure>

<https://www.journaldemontreal.com/2016/08/27/lautoroute-bonaventure-disparait-1>

<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/3b6.pdf>

https://projetbonaventure.ca/wp-content/themes/bonaventure/assets/ProjetBonaventure_Concept_d_am%C3%A9nagement_lo.pdf

<http://faubourgs.ocpm.qc.ca/>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1122231/place-montrealaises-projet-snc-lavalin>

<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a10b2.pdf>

<https://imtl.org/edifices/Le-Palais-des-Congres-de-Montreal.php>

<https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20151108/ronda-mig-reforma-ultimo-tramo-4655126>

<https://www.publicspace.org/ca/web/guest/obres-/project/w025-cobertura-de-la-ronda-del-mig-al-carrer-brasil>

<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/96665>

<https://www.rg-civilengineering.com/ca/filosofia-i-bagatge/cobertura-de-la-ronda-del-mig-de-barcelona-carles-iii/?fbclid=IwAR0x6M9HMn5qsio dctvk0ncZf15x2AZAxQviQ2mQB0DSifdPziRe3HhNqIQ>

<https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration>

