



## TABLE DES MATIÈRES

---

- 1 INTRODUCTION - SOMMAIRE
- 2 CONSTATS - PROPOSITIONS
- 3 CARTES
- 4 PHOTOS

ANNEXE 1 – PLAN D'URBANISME PAN MONTRÉALAIS

ANNEXE 2 – PLAN D'URBANISME – CHAPITRE DE L'ARRONDISSEMENT

---

# 1 UN BOULEVARD URBAIN PRESTIGIEUX D'ACCUEIL, DE CULTURE ET DE SAVOIR

Plusieurs organismes et institutions du quartier, de même que les riverains de la rue Berri souhaitent que l'on engage un processus d'examen attentif de la situation actuelle de la rue Berri et que l'on propose, en collaboration avec la Ville de Montréal, les changements rendus nécessaires par la restructuration de ce secteur, depuis le Vieux-Montréal dans la partie sud jusqu'au Plateau Mont-Royal dans la partie nord.

La venue de la Bibliothèque nationale du Québec, l'expansion de l'UQAM et la restructuration de l'îlot Voyageur, le développement du CHUM, les nouveaux projets en perspectives dans la partie est du Vieux-Montréal sont autant d'éléments contextuels qui invitent les acteurs du milieu à reconsidérer la vocation de la rue Berri. D'autre part, le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (voir annexes) considère que cette rue représente un « lien stratégique à valoriser ».

Notre intention est de mettre de l'avant un projet de transformation de la rue Berri en un **boulevard urbain prestigieux d'accueil, de culture et de savoir**. Un boulevard qui s'accorde avec la vie et le prestige des institutions riveraines. Un boulevard qui reflète la vie culturelle du milieu et l'esprit d'accueil montréalais. Un boulevard animé qui privilégie la circulation piétonne, en harmonie avec la circulation automobile et à vélo.

## Proposition

- Une rue belle, conviviale, verte, avec trottoirs élargis.
- De nombreuses ouvertures sur rue des immeubles qui sont en bordure du boulevard.
- Une voie sécuritaire réservée aux vélos.
- Des intersections sécuritaires pour les piétons.
- Un mobilier urbain approprié à la vocation de la rue et des œuvres d'art intégrées.
- Dans la partie sud, un axe de jonction important avec le Vieux-Montréal et les nouvelles zones de revitalisation urbaine.
- Dans la partie nord, une montée prestigieuse vers la rue Sherbrooke.
- Une entrée dans les quartiers des faubourgs, du Plateau, du Centre-Sud et du Vieux-Montréal.
- Un axe stratégique qui devrait donner une nouvelle impulsion à la revitalisation de toute la zone est du centre-ville.

Au cours des dernières années, un regroupement d'acteurs socio-économiques s'est formé pour étudier des hypothèses d'aménagement de la rue Berri. Les propositions présentées dans le présent document résument, en bonne partie, les travaux réalisés par ce collectif.

Dans toute cette démarche, notre intention est de rassembler les personnes et les organisations intéressées par le sujet et d'en arriver à un consensus sur les grandes orientations à donner à ce projet d'aménagement de la rue Berri. Par la suite, il est prévu d'engager des pourparlers avec les autorités municipales, dans le but de faire valoir nos visions communes.

Ce document doit être vu comme une base de recherche conduisant à l'élaboration de propositions plus détaillées. Il faut le voir comme un *work in progress*.

**INSTITUTIONS ET ORGANISMES ASSOCIÉS À LA DÉMARCHE :**

- 
- |   |  |
|---|--|
| - CDEC Centre-Sud / Plateau Mont-Royal                          | - UQAM   |
| - Table pour l'aménagement du Centre-Sud                        | - Les pères Blancs   |
| - Table de concertation du Faubourg Saint-Laurent               | - Société du Vieux-Port de Montréal                            |
| - Corporation de développement urbain de Faubourg Saint-Laurent | - Hotel Lord Berri   |
| - Vélo Québec   | - Equiterre  |
| - Corporation de développement communautaire Centre-Sud         | - SDC du Village   |
| - Groupe Archambault  | - Station centrale d'autobus Montréal inc.                     |
| - SDC du Quartier Latin   | - Association des résidents et résidentes des Faubourgs (ARRF) |
-

## 2 CONSTATS - PROPOSITIONS

### 2.1 CIRCULATION AUTOMOBILE

#### Situation actuelle

La rue Berri répond avant tout aux besoins de la circulation automobile. Elle est une voie d'entrée ou de transit pour les autos, les camions, les autobus, les autocars pour l'est du centre-ville.

Les voies de circulation actuelles de la rue Berri sont :

- 2 voies de circulation plus 1 voie de stationnement vers le nord
- 2 voies de circulation plus 1 voie de stationnement vers le sud

Les virages à gauche sont permis

- aux angles Viger, René-Lévesque et de Maisonneuve vers le nord
- aux angles René-Lévesque et St-Antoine vers le sud

Selon nos constats et ceux de la Ville de Montréal, le trafic vers le nord est relativement dense durant l'heure de pointe le soir. Le trafic vers le sud est beaucoup moins dense même durant les heures de pointe. Les virages à gauche vers le nord créent des ralentissements à l'heure de pointe le soir.

#### Proposition

Les études de la Ville Montréal démontrent que l'on pourrait réduire une voie de circulation vers le sud afin d'élargir les trottoirs de chaque côté.

### 2.2 ANIMATION DE LA RUE

#### Situation actuelle

Les trottoirs de la rue Berri sont peu animés. L'ouverture sur rue des immeubles qui la bordent est déficiente, ce qui ne permet pas l'achalandage que l'on souhaite pour une rue prestigieuse du centre-ville. Cela s'applique à tout le parcours : le secteur sud à partir de la jonction avec la rue de la Commune, la zone au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, la montée vers René-Lévesque, tout le secteur de l'UQAM, le secteur de la Station centrale, le secteur du viaduc entre Ontario et Cherrier.

La venue de la Grand Bibliothèque a été un geste urbain important dans le changement de dynamique de la rue Berri, en permettant, en partie, cette ouverture sur la rue. Le nouveau projet *Ilot Voyageur* contribuera aussi à corriger la situation avec l'introduction possible des fonctions commerciales avec ouvertures sur la rue Berri, et dans la mesure du possible, sur la rue Ontario.

Pour ce qui a trait à ses constructions plus anciennes, l'UQAM examine la possibilité d'ouvrir ses façades sur la rue Berri et à permettre les interactions entre les bâtiments et la rue, ce qui aura pour effet positif d'animer davantage le côté ouest de la rue, entre de Maisonneuve et René-Lévesque.

Il y a des hypothèses de développement dans le secteur sud de la rue Berri autour de l'ancienne gare Viger et à la jonction de la rue de la Commune, ce qui ouvre de belles possibilités pour l'animation de cette zone.

D'autre part, il y a encore des terrains à requalifier en bordure de la rue Berri, notamment la montée vers la rue Sherbrooke, au nord, le côté est de la rue, entre René-Lévesque et Ste-Catherine,

La rue Berri se trouve dans la partie est du Quartier des spectacles. Elle est souvent le lieu de grands rassemblements à caractère culturel et festif. Il en est de même pour la rue Ontario.

Il faut souligner la contribution des projets récents et en cours dans la dynamisation importante de la rue Berri.

## Propositions

Pour assurer l'animation souhaitée de la rue Berri, on devrait, dans la conception de l'aménagement, intégrer la dimension des interactions des bâtiments avec la rue, notamment prévoir de multiplier les ouvertures des rez-de-chaussée sur la voie publique. En ce sens, l'implication des riverains de la rue dans la conception même de l'aménagement est très souhaitable.

Dans la perspective de prioriser la fonction piétonne et la convivialité de la rue, il est aussi proposé d'accorder une place plus grande aux trottoirs :

- d'abord les élargir pour faciliter la circulation piétonne,
- permettre d'y intégrer des œuvres d'art ou d'y installer des expositions temporaires.
- s'assurer d'une bonne qualité des matériaux (le pavage), afin de répondre aux exigences d'une rue prestigieuse, en harmonie avec la qualité des institutions qui la bordent.

## 2.3 CIRCULATION VÉLO, PIÉTONNE ET TRANSPORT EN COMMUN

### Situation actuelle

La piste cyclable est du côté ouest de la rue Berri, à double sens. C'est la piste nord / sud la plus importante en ce qui concerne l'accès au centre-ville et au Vieux Montréal et qui fait le lien avec la piste de la rue Cherrier qui rejoint d'autres pistes vers le nord. Elle rejoint également la piste du Vieux-Port.

La Ville de Montréal et ses partenaires étudient les hypothèses d'accès au centre-ville par cette piste : un tracé sur le boulevard de Maisonneuve est l'une des options les plus sérieuses. Dans un tel cas l'intersection de de Maisonneuve et Berri serait une des plus importante à Montréal.

Selon la Santé publique, les deux intersections les plus dangereuses en ce qui concerne les accidents de vélos et piétons sont aux angles Berri / de Maisonneuve et Berri / Ste-Catherine.

### Propositions

Maintien de la piste cyclable du côté ouest de la rue avec la même configuration.

Introduction des sections élargies de la bande qui sépare la piste et les voies d'autos (voir croquis) pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes en tenant compte des arrêts et de la circulation d'autobus et d'autocars.

Rendre les traversées piétonnes et les intersections dangereuses plus sécuritaires :

- aux angles Berri et Viger
- aux angles Berri et René-Lévesque
- aux angles Berri et Sainte-Catherine
- aux angles Berri et De Maisonneuve
- entrée du stationnement BanQ
- aux angles Berri et Ontario

## 2.4 JONCTION AVEC LE VIEUX-MONTRÉAL ET PROXIMITÉ DU CHUM

### Situation actuelle

Les abords de la rue Berri, entre la rue Viger et la rue de la Commune, sont déstructurés. Mais il y a un fort potentiel de développement de projets novateurs autour et derrière l'ancienne gare Viger, de même qu'au carrefour de la rue de la Commune, toute la partie est du Vieux-Port.

En plus de la circulation automobile et piétonne à consolider, il y a aussi là une voie d'accès majeure pour la circulation en vélo, en direction du Vieux-Montréal, du canal Lachine, du parc Jean Drapeau et des quartiers du sud-ouest.

On est aussi à proximité du méga projet du CHUM, d'un éventuel technopôle de la santé et, conséquemment, de la section de l'autoroute Ville-Marie qui doit être recouverte.

La rue Berri, dans sa partie sud, c'est le point de jonction entre la partie historique du Vieux-Port à l'ouest et les nouveaux développements résidentiels et commerciaux du Faubourg Québec à l'est.

### Propositions

Intégrer les principes d'animation de la rue, avec priorité aux piétons, de l'ouverture des façades et de l'installation d'un mobilier esthétique de haute qualité.

Maintenir l'unité d'aménagement de la rue Berri tout le long de son parcours, incluant le pôle sud.

Améliorer les liens et la sécurité de la jonction des pistes cyclables de la rue Berri et de celle du Vieux-Port.

Intégrer le projet Viger dans les perspectives de développement de la rue Berri.

Intégrer les projets de la Société du Vieux-port de Montréal de mise en valeur du secteur du Vieux-port incluant :

- l'installation d'un transport sur roues (autobus) dans un premier temps et éventuellement d'un tramway entre le Vieux Montréal et la rue Ste-Catherine.
- Le développement de l'esplanade aménagée vers l'est
- Le développement du Hangar 16 (avec l'hypothèse d'une vocation culturelle).

## 2.5 LA PARTIE NORD : LE VIADUC

### Situation actuelle

Les infrastructures autoroutières actuelles s'inspirent de ce qui prévalait dans les années 50 et 60.

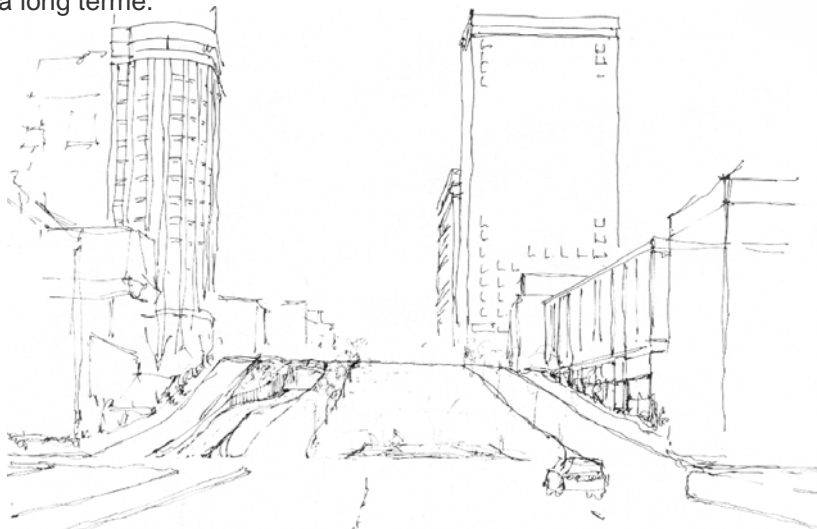
Présence d'une piste cyclable très importante dans le schéma du vélo à Montréal; le viaduc sert à réduire de 12% à 6% la pente qui descend de la rue Sherbrooke vers la rue Ontario.(6 % est le maximum admissible selon Vélo Québec).

### Propositions

Réaménager radicalement le viaduc en améliorant la circulation des piétons et des vélos (tout en maintenant les pentes actuelles de la piste) et en enlevant son caractère autoroutier.

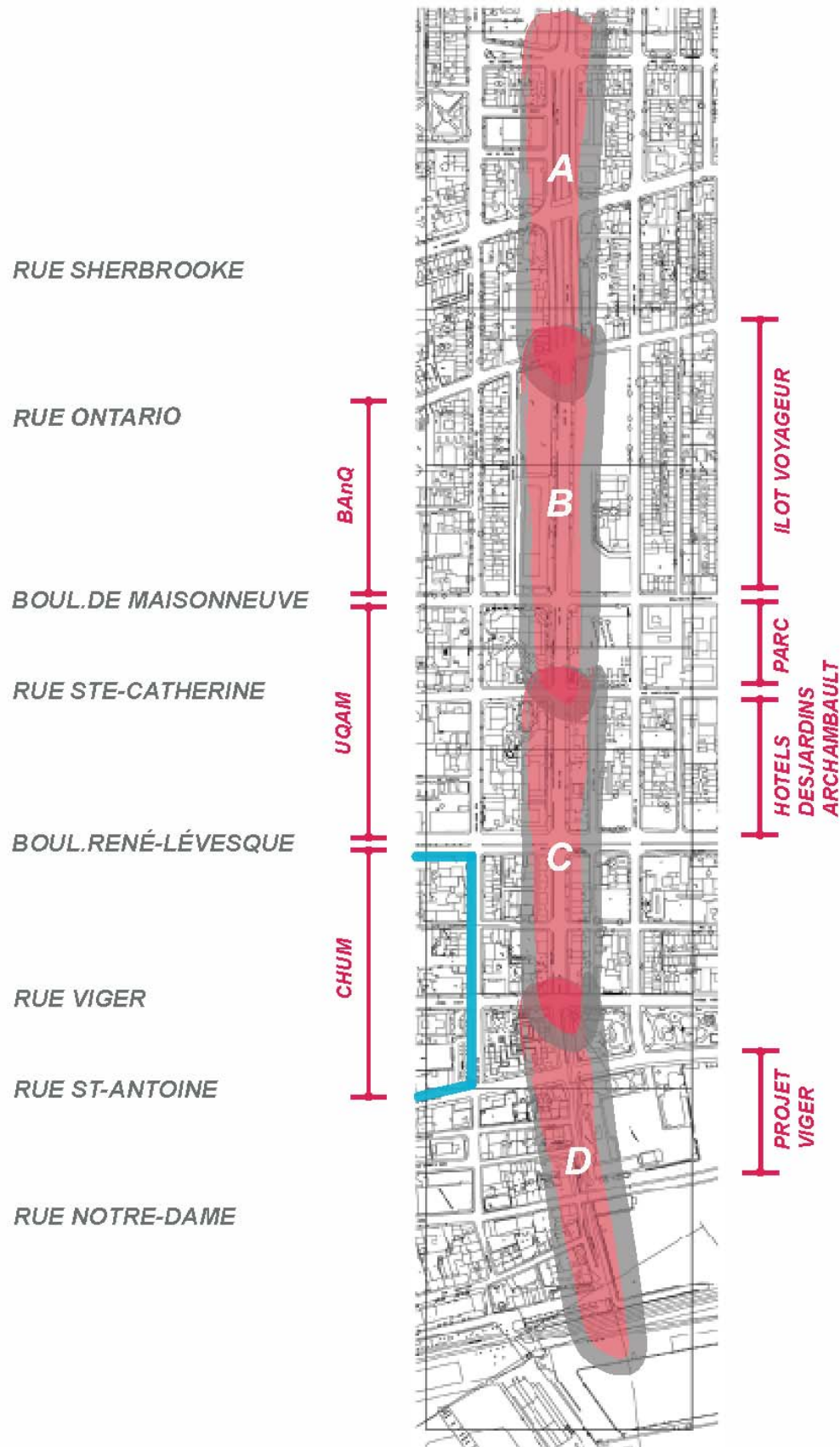
Aménager la pente pour éliminer une voie de circulation d'automobile vers le sud et fermer la perspective de la rue Berri en regardant vers le nord. Réduire les voies de services. Rendre le secteur plus convivial pour les piétons.

Engager une collaboration avec l'Arrondissement Plateau Mont-Royal pour le développement des options et des perspectives à long terme.



### 3 CARTES

#### PLAN CLÉ





CARTE DES INTERSECTIONS DANGEREUSES

RUE SHERBROOKE

RUE ONTARIO

BOUL.DE MAISONNEUVE

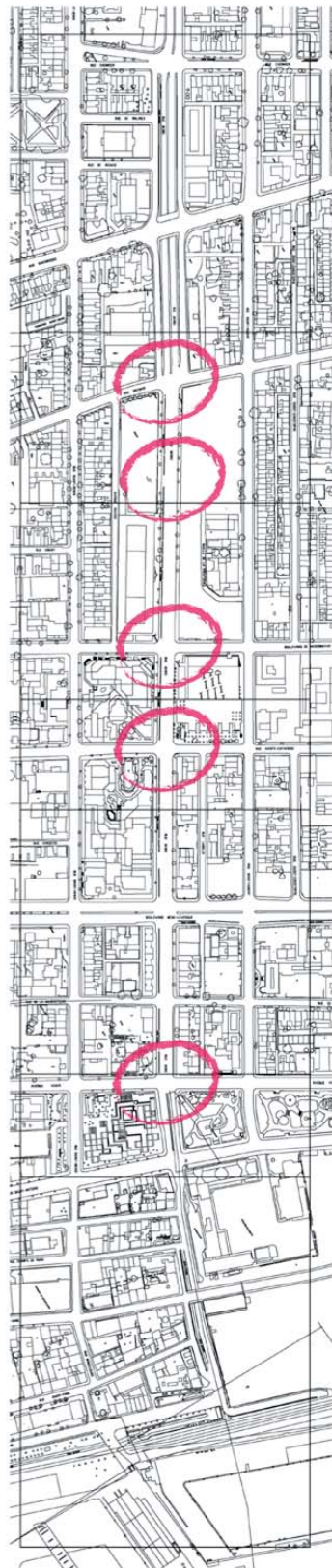
RUE STE-CATHERINE

BOUL.RENÉ-LÉVESQUE

RUE VIGER

RUE ST-ANTOINE

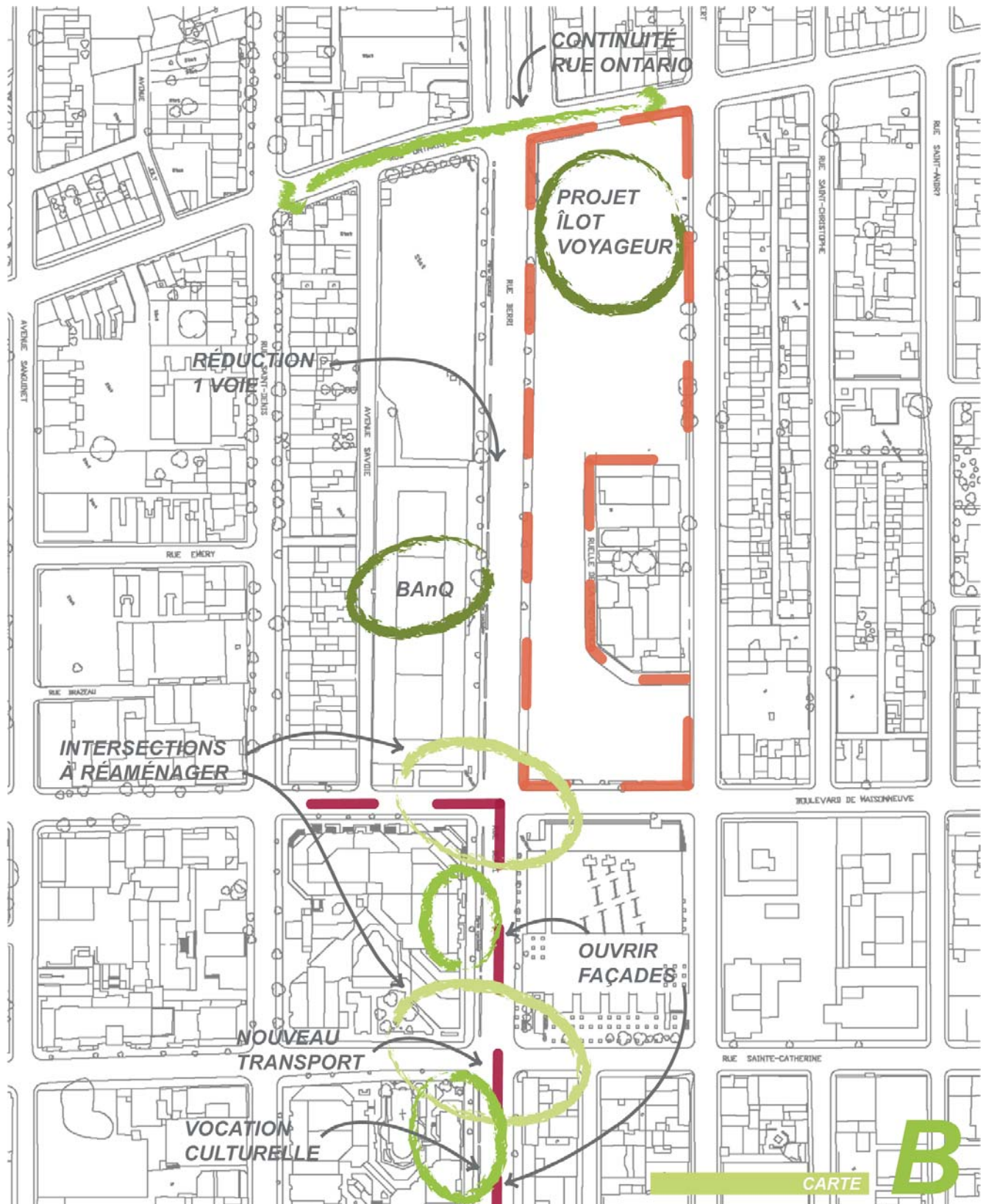
RUE NOTRE-DAME







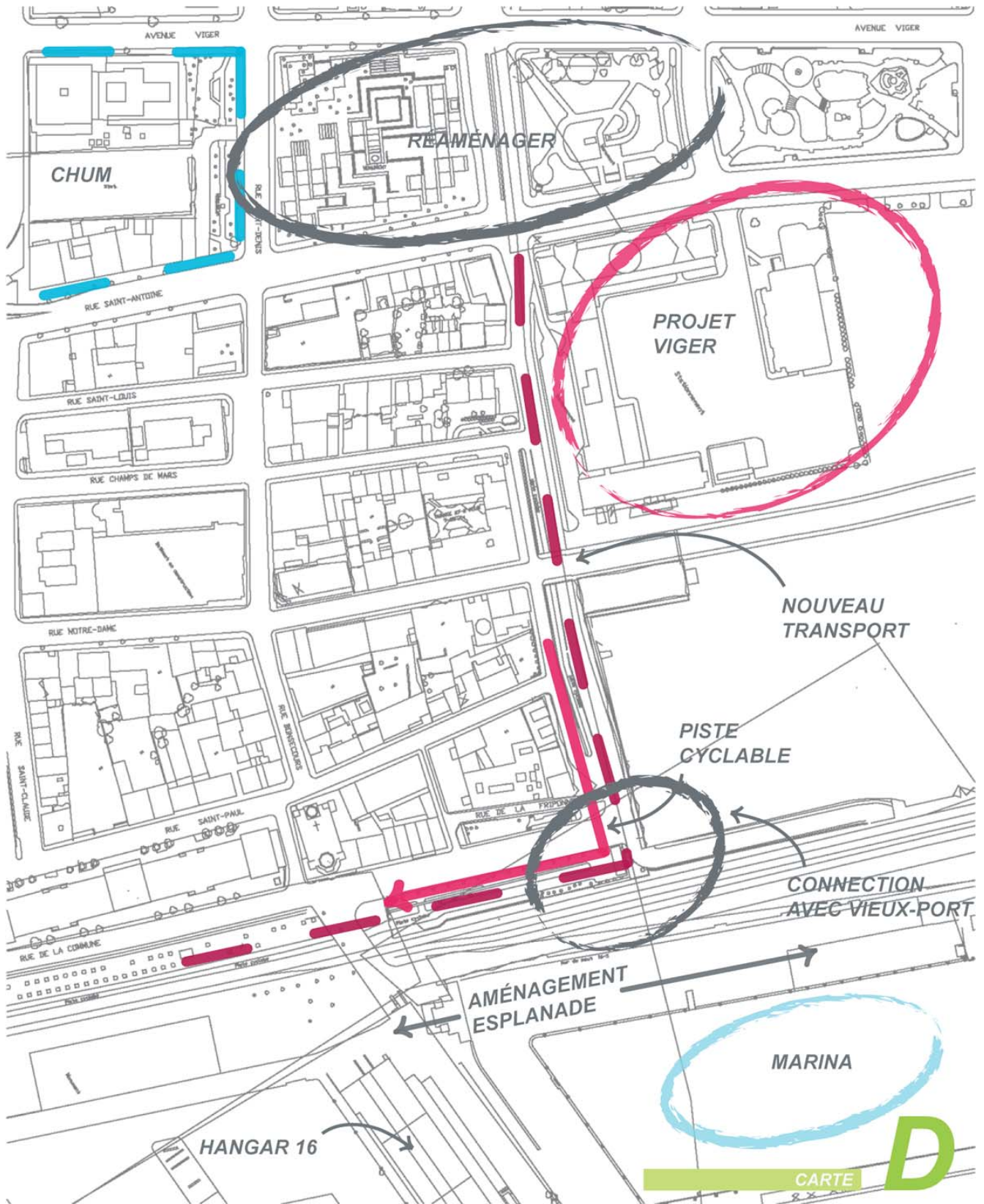
CARTE B



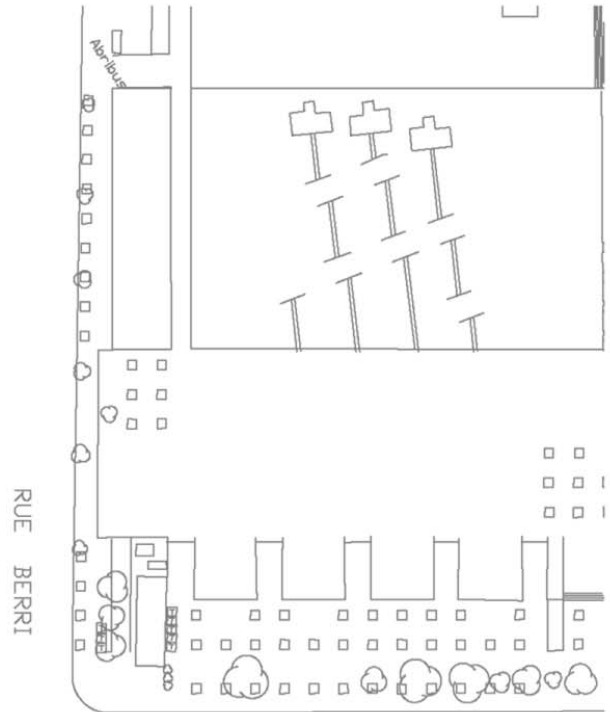
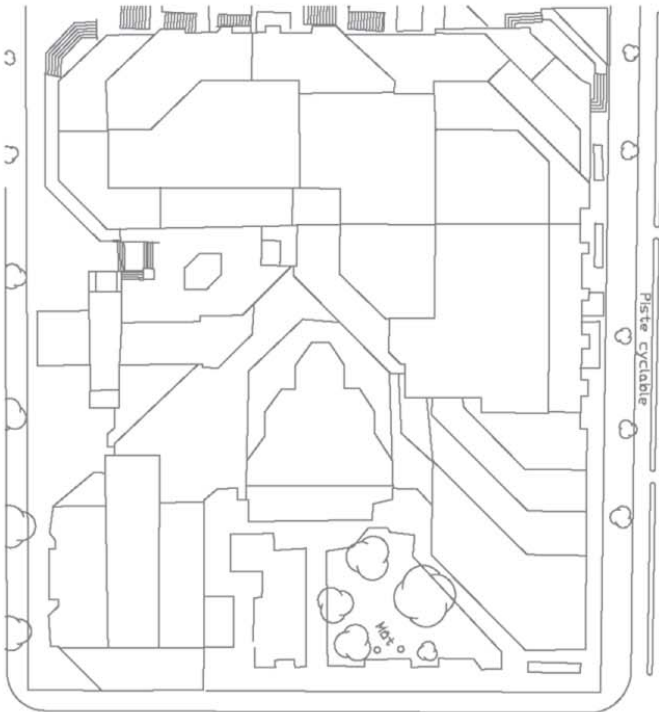




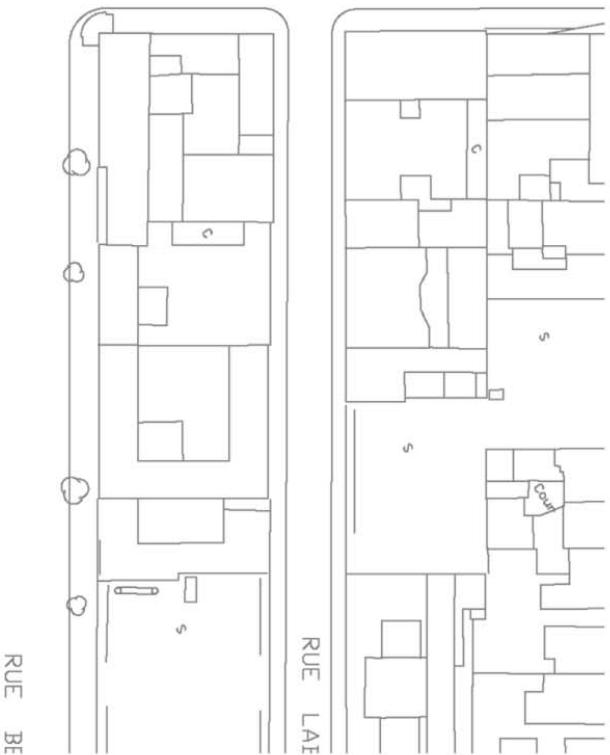
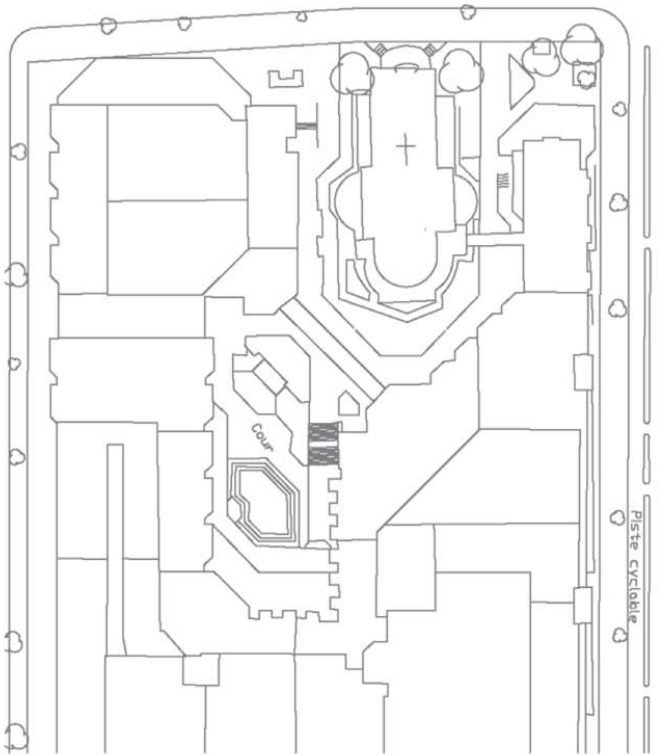
CARTE D



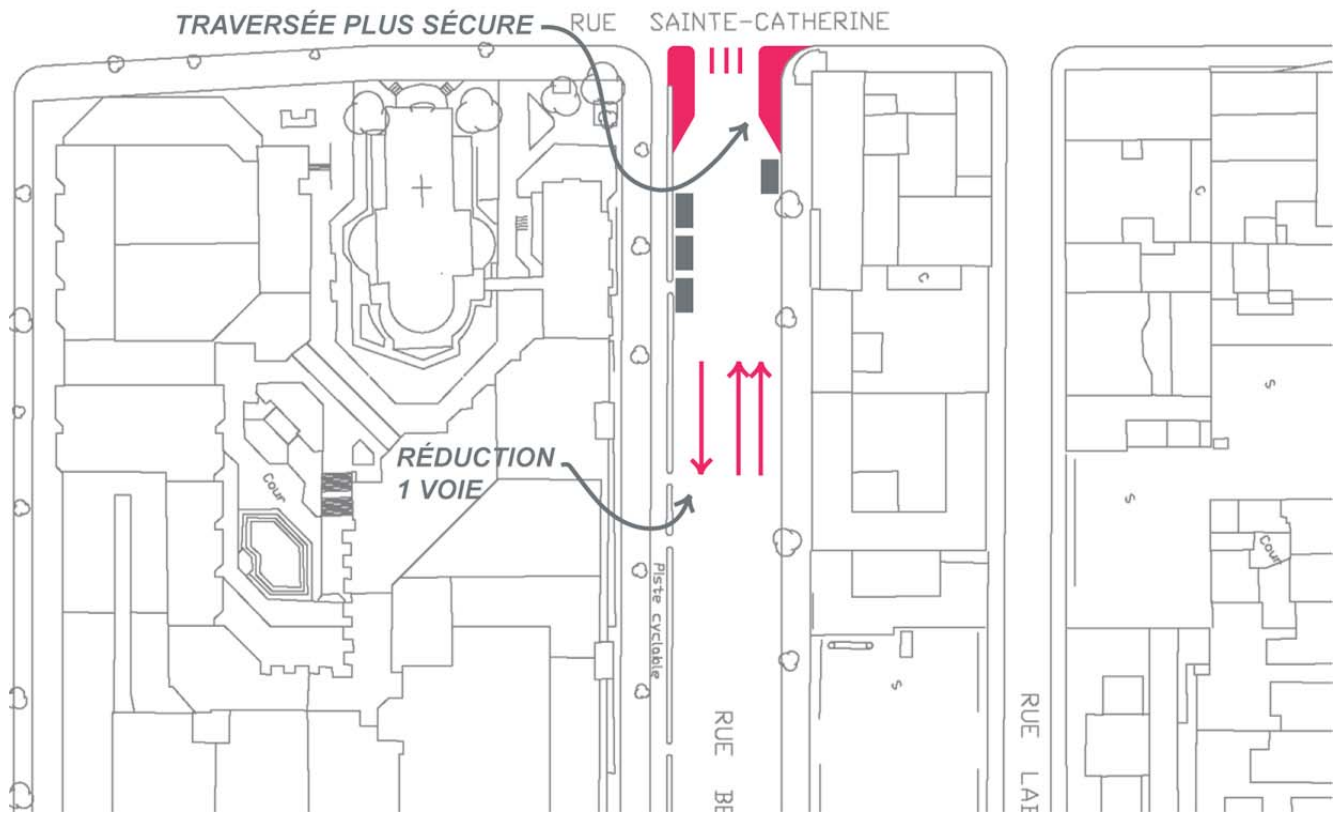
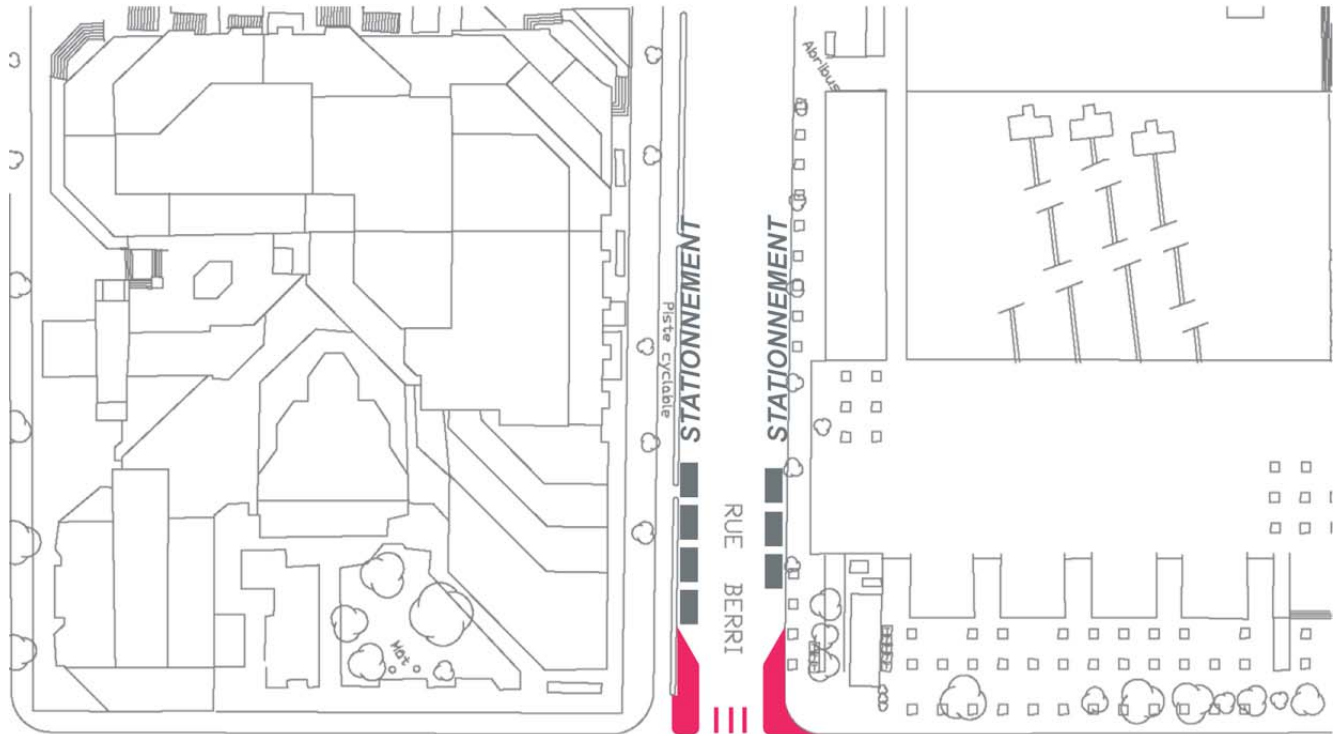
INTERSECTION EXISTANTE



RUE SAINTE-CATHERINE



**INTERSECTION PROPOSÉE**





# 4 PHOTOS



TRONÇON A



TRONÇON A



TRONÇON B



TRONÇON B



TRONÇON B



TRONÇON C





TRONÇON C



TRONÇON C



TRONÇON C



TRONÇON D



TRONÇON D



TRONÇON D



TRONÇON D



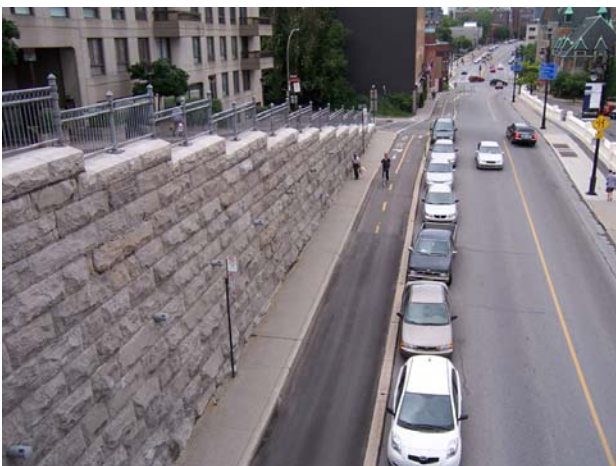
TRONÇON D



TRONÇON D



TRONÇON D



TRONÇON D



TRONÇON D





TRONÇON D



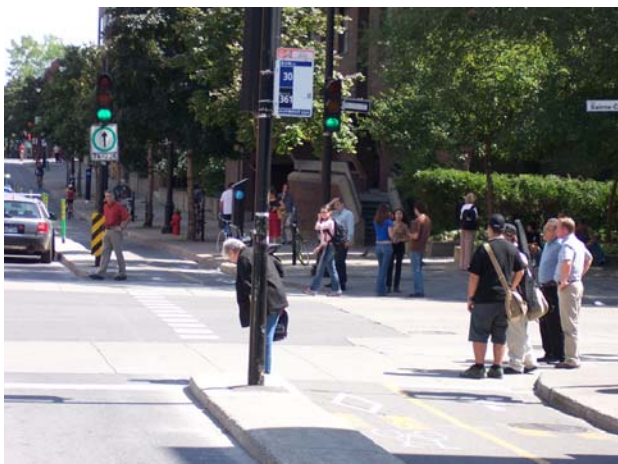
TRONÇON D



INTERSECTION SAINTE-CATHERINE



INTERSECTION SAINTE-CATHERINE



INTERSECTION SAINTE-CATHERINE



FAÇADE FERMÉE





INTERSECTION DE MAISONNEUVE



INTERSECTION DE MAISONNEUVE



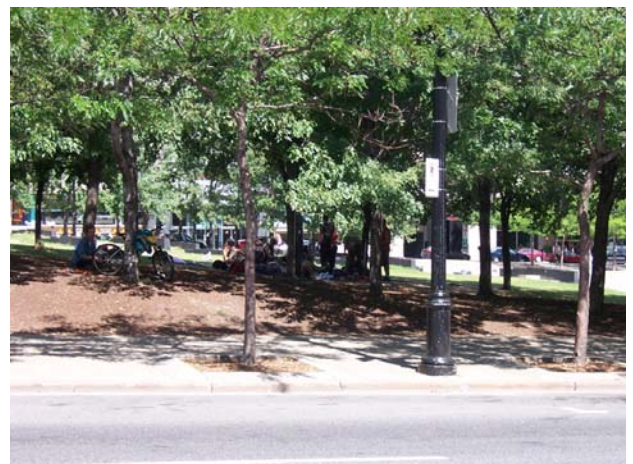
PISTE CYCLABLE



PISTE CYCLABLE



PARC ÉMILIE-GAMELIN



PARC ÉMILIE-GAMELIN



TERRAINS SOUS-DÉVELOPPÉS



VOCATION CULTURELLE

## ANNEXE 1

### PLAN D'URBANISME PAN MONTRÉALAIS

Selon le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, la rue Berri fait partie des axes structurants du centre-ville. Elle est identifiée comme un « **lien stratégique à valoriser** » (Carte 2.3.3).

Les aménagements souhaités pour la rue Berri sont conformes aux orientations du plan pan montréalais.

*« L'aménagement des rues et des boulevards du Centre, notamment par la présence d'arbres ou de larges trottoirs, a pour sa part un fort impact sur le sentiment de confort des gens. Il doit s'harmoniser avec le caractère des activités et du cadre bâti adjacents ainsi qu'offrir des lieux de détente, agréables et accessibles, permettant d'échapper momentanément au tumulte des activités qui rythment la vie du Centre.*

*Les rues doivent également offrir aux piétons et aux cyclistes la possibilité de cheminer en empruntant des parcours directs, agréables et sécuritaires. » (2.3, page 91)*

Certaines observations critiques émises dans le plan d'urbanisme pan montréalais s'appliquent à la rue Berri :

*« Les corridors routiers menant au Centre ont pour la plupart été conçus en fonction de préoccupations relatives à la capacité et à la fluidité de la circulation. Leur planification n'a généralement pas accordé une très grande considération aux paysages et aux milieux adjacents. » (2.3, page 92)*

*« Certains secteurs de Montréal témoignent encore du peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public et montrent une image déficiente. Dans certains cas, ces milieux présentent un environnement peu soucieux du confort et de la sécurité du piéton, en particulier des personnes présentant des limitations fonctionnelles. » (2.5, page 137)*

Les principes de mise en valeur du domaine public traduit l'importance devant être accordée à la place du piéton. Cette disposition s'applique, selon nous, à la rue Berri qui doit héberger, entre autres, l'UQAM, la Grande Bibliothèque, la Station centrale, le métro Berri/UQAM, des hôtels et des commerces, enfin qui reçoit chaque année des millions de visiteurs à l'occasion des grands festivals. Le plan pan montréalais affirme :

*« Dans les secteurs à fort achalandage piétonnier, notamment les rues commerçantes, assurer un aménagement adéquat du domaine public :*

- *en prévoyant des trottoirs de largeur uniforme et suffisante pour assurer une circulation piétonne confortable et sécuritaire;*
- *en assurant une signalisation adéquate des passages piétonniers et une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne;*
- *en prévoyant un mobilier urbain sobre, durable et approprié à la vocation de la rue ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique;*
- *en favorisant l'intégration d'œuvres d'art;*
- *en maximisant la plantation d'arbres lorsque le contexte le permet...;*
- *en privilégiant une occupation rationnelle du domaine public par le mobilier et les équipements publics tels les abribus, les boîtes postales et les cabines téléphoniques, afin de faciliter les déplacements piétonniers et l'entretien des trottoirs.. » (2.5, page 142)*

## **ANNEXE 2**

### **PLAN D'URBANISME – CHAPITRE DE L'ARRONDISSEMENT**

#### **ORIENTATIONS GÉNÉRALES**

- Requalifier la rue Berri
- Assurer une consolidation de qualité du cadre bâti sur les rues Berri et Ontario Est
- Rendre la rue Berri plus conviviale et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes

#### **PROBLÉMATIQUE**

La rue Berri, qui relie le Vieux-Montréal au Plateau Mont-Royal, se démarque par l'importance de son emprise et des lieux qui la ponctuent. Elle est située dans un secteur qui bénéficie d'une excellente desserte en transport collectif, notamment grâce à la présence de la principale station de correspondance du métro montréalais, et elle constitue, avec la Station centrale d'autobus de Montréal qui la borde, l'un des principaux points d'entrée de la ville.

L'aménagement actuel de la rue Berri, entre l'avenue Viger et la rue Cherrier, revêt un caractère qui s'apparente à celui d'une voie de circulation conçue pour accueillir des débits importants de véhicules roulant à une bonne vitesse. De grands espaces vides, le peu d'interaction entre les bâtiments adjacents et la rue ainsi que le passage inférieur sous la rue Sherbrooke viennent accentuer cette perception.

L'Université du Québec à Montréal, la place Émilie-Gamelin et maintenant la Grande Bibliothèque sont des atouts majeurs pour assurer un achalandage piéton et cycliste important. La venue de cette dernière marque d'ailleurs l'occasion de procéder au réaménagement de la rue Berri ainsi que de l'avenue Savoie et de la place Paul-Émile-Borduas qui la jouxtent.

#### **BALISES D'AMÉNAGEMENT**

- Réaménager la rue Berri dans l'optique d'en améliorer la convivialité et la sécurité.
- Réduire le nombre de voies réservées à l'automobile sur la rue Berri et éliminer le passage inférieur sous la rue Sherbrooke.
- Réaliser, de concert avec leurs propriétaires, une évaluation du potentiel de mise en valeur des terrains bordant la rue Berri et établir les principaux paramètres pour encadrer leur développement.
- Assurer la continuité du bâti du côté sud de la rue Ontario Est.
- Améliorer l'interface entre les bâtiments qui bordent la rue Berri et le domaine public afin d'accroître son animation (ouvertures, accès, activités)
- Prévoir l'aménagement d'un lien piéton reliant les rues Saint-Denis et Saint-Hubert entre le boulevard De Maisonneuve Est et la rue Ontario Est.
- Réaménager l'avenue Savoie et la place Paul-Émile-Borduas.
- Accentuer la présence des arbres le long du boulevard De Maisonneuve Est.
- Mettre en valeur la rue Ontario, entre les rues Clark et Amherst, ainsi que la rue Saint-Denis, entre les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine.