

PPU des Faubourgs

Mémoire présenté à
l'Office de consultation
publique de Montréal

**Étudiants de l'École
d'architecture de
l'Université de Montréal
(Groupe A)** /Antoine B. de Géry
/Émilie Marcoux
/James Luca Pinel
/Audrey St-Pierre

Sous la supervision de /Anne Cormier
/Frédéric Dubé
/Georges Adamczyk
/Christine Robitaille

Octobre 2020

L'ACCÈS AU FLEUVE

« Une opportunité unique de repenser le rapport au fleuve »

**PPU des Faubourgs, document
Mise en situation du territoire, 2018**

« L'accès au fleuve a été abondamment évoqué, dans l'optique de créer un parcours riverain et de donner accès aux berges. »

PPU des Faubourgs, mars 2020

1 ■ Montréal : paysages et infrastructures

À travers son histoire, Montréal a constamment redéfini le périmètre délimitant l'eau du fleuve Saint-Laurent et le sol de l'île pour répondre aux enjeux et besoins de chaque époque. On a d'abord transformé nos berges naturelles pour y construire des quais industriels, comme le transport fluvial constituait le principal moteur de notre économie. Puis, c'est le transport ferroviaire qui a été promu, et qui, bien sûr, a dû s'installer non loin des infrastructures industrielles déjà en place en bordure du fleuve, éloignant encore plus les quartiers résidentiels de l'eau. Enfin, les développements technologiques du dernier siècle ont grandement favorisé la priorisation du transport viaire, qui lui aussi s'est implanté à proximité des installations économiques motrices.

Cette situation urbaine peint un portrait global de la réalité des résidents du quartier Centre-Sud. De siècle en siècle, l'identité insulaire de Montréal s'est redéfinie, en passant des mains de la population aux mains de l'industrie et de l'économie. Les citoyens de l'île ont oublié ce que signifie cette présence riveraine : l'eau demeure trop inaccessi-

ble visuellement et physiquement pour faire partie de notre quotidien.

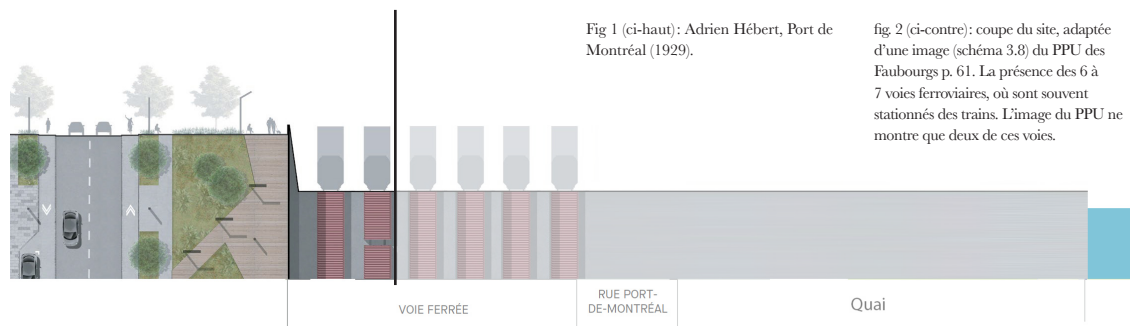
Il importe de se réapproprier, en tant que Montréalais, notre condition géographique insulaire, notre culture riveraine et notre identité de ville post-industrielle afin d'offrir de réels accès au fleuve pour les résidents du secteur des Faubourgs. L'implantation d'espaces publics doit avoir une considération sensible à la variété des paysages urbains industriels (fluvial et ferroviaire) et habilement en prendre avantage.



2 ■ PPU : Aménagements énoncés

Le Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs propose d'implanter des espaces publics variés et de qualité, mais comme le titre de ce présent mémoire le laisse sous-entendre, nous nous intéressons à ceux proposés pour redonner aux citadins un accès au fleuve. Plus précisément, il s'agit de la promenade riveraine, de la passerelle et du parc Sohmer.

D'abord, la promenade riveraine prévue, suivant la rue de la Commune, est une belle occasion donnée aux piétons et aux cyclistes du quartier.



Elle les rapproche du fleuve et offre un espace de promenade linéaire de qualité. Nous nous questionnons cependant sur la qualification « riveraine » de ladite promenade. En effet, nous estimons que la hauteur de la promenade par rapport au niveau de l'eau et la largeur qu'occupe l'équipement ferroviaire distancent trop le piéton pour qu'il s'agisse réellement d'une ambiance digne d'un bord de l'eau. Les piétons et cyclistes percevront le paysage industriel comme premier plan, et le fleuve, en arrière-plan, aura une influence minimale sur l'expérience de cet espace public. (fig 2)

Fig 1 (ci-haut) : Adrien Hébert, Port de Montréal (1929).

fig 2 (ci-contre) : coupe du site, adaptée d'une image (schéma 3.8) du PPU des Faubourgs p. 61. La présence des 6 à 7 voies ferroviaires, où sont souvent stationnés des trains. L'image du PPU ne montre que deux de ces voies.

Dans un deuxième temps, la passerelle (fig. 3) qui prolonge la rue de la Visitation et qui promet de désenclaver le port de plaisance est une occasion rêvée de vivre, physiquement et visuellement, la variété de paysages infrastructureux et naturels présents dans cette zone au périmètre de l'île (quartier, chemins de fer, fleuve, île Sainte-Hélène et voire même le pont Jacques-Cartier). En présence de cette grande opportunité d'expérience paysagère, il semble que cette passerelle proposée soit trop timide et utilitaire pour réellement redonner au citoyen l'espace fluvial de qualité. En allant au-delà d'une simple réponse purement fonctionnelle, on pourra insuffler un imaginaire collectif et rappeler notre culture dans cet espace historiquement riche. À cet effet, il serait judicieux de tenir un concours pour l'aménagement de cette portion du site. Bien sûr, plusieurs acteurs majeurs sont présents (CP, CN, Port de Montréal), mais nous sommes convaincus que des négociations sont envisageables. Prenons par exemple la passerelle

du Campus MIL de l'Université de Montréal (complétée en 2019) qui survole les voies ferrées afin de tisser un lien entre les quartiers d'Outremont et de Parc-Extension (fig. 4). Si on revient au cas qui nous concerne, la passerelle dans l'axe de la Visitation, la connexion que cette passerelle permet avec les quais vers l'ouest, en passant au sud des ex-entrepôts frigorifiques, permet ici une véritable promenade riveraine. Peut-être serait-il intéressant de la rendre plus longue, de l'étendre davantage pour connecter les quartiers à l'est du pont Jacques-Cartier?



Fig 3 (gauche): modélisation de la passerelle telle que projetée dans le PPU des Faubourgs, version de mars 2020, p. 63.



Fig 5 (ci-bas): coupe du site, adaptée d'une image (schéma 3.10) du PPU des Faubourgs p.63. La séquence d'éléments séparant l'utilisateur et le fleuve diminue la qualité de la vue du fleuve.

Fig 4 (droite): rendu de la passerelle du campus MIL de l'UdeM traversant les voies ferrées.

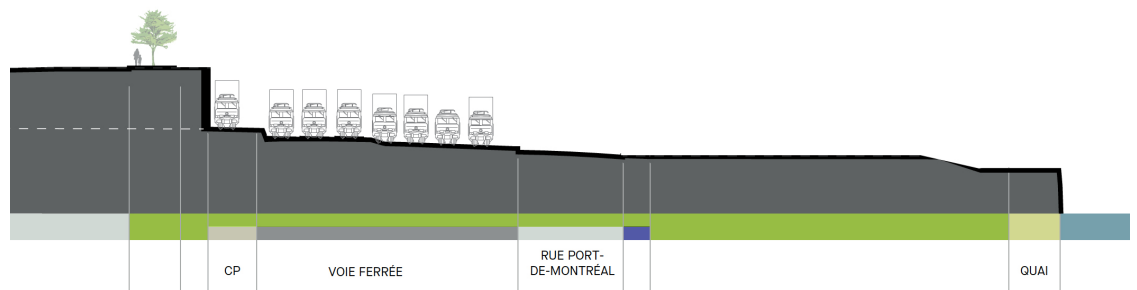




Fig 6: perspective vue depuis le parc Sohmer tel que projeté dans le PPU des Faubourgs, version de mars 2020, p. 41.

Troisièmement, le parc Sohmer profite d'une belle opportunité pour proposer un moment d'arrêt dans la trame urbaine densifiée, offrant aux résidents un espace public stationnaire (en comparaison à la promenade riveraine et à la passerelle). Une « vitrine sur le fleuve » (PPU, page 46) est envisagée. Effectivement, cet espace transformé en parc permettra un panorama dégagé, mais sur quoi? Est-ce vraiment sur le paysage fluvial? À nouveau, et pour les mêmes raisons que la promenade riveraine (hauteur par rapport au niveau de l'eau et distance à la limite du quai), nous pensons que les usagers du parc percevront le fleuve seulement en dernier plan de leur champ de vision,

après la voie automobile de de la Commune, la promenade riveraine, les nombreuses voies ferrées, le chemin du Vieux-Port et les quais industriels. Pour pouvoir réellement apprécier le fleuve, il faudrait s'élever dans les airs, à la manière selon laquelle la perspective principale du PPU semble avoir été réalisée plutôt qu'au niveau du trottoir. (fig. 6). Il serait pertinent d'effectuer des études de points de vues piétons depuis le parc Sohmer et la promenade riveraine afin d'identifier les opportunités réelles.

3 ■ Potentiel, possibilités & proposition

La situation présente de la pandémie de la Covid-19 est particulièrement révélatrice de nos besoins fondamentaux d'accessibilité à la nature, que ce soit à des espaces extérieurs privés adjacents à nos espaces de vie ou par de grands espaces verts et publics à proximité. On réalise donc notre privilège d'avoir accès à des espaces extérieurs de divertissement de qualité. Dans notre proposition, nous suggérons donc d'être encore plus généreux dans la conception des espaces publics extérieurs, et d'unifier les trois éléments étudiés dans la section précédente (promenade riveraine, passerelle et parc Sohmer). Cela commence évidemment par la relation avec le fleuve qui se trouve tout près, mais complètement inaccessible. Nous avons peu de

possibilités d'accès à l'eau sur le périmètre de l'île de Montréal. Il est impératif de revaloriser les rives et de profiter de ces lieux qui sont justement en situation privilégiée. Les connexions possibles avec le Vieux-Port à l'ouest ainsi que vers le Pied-Du-Courant à l'est permettraient de créer un paysage riverain plus riche. Les relations visuelles avec l'île Sainte-Hélène et le fleuve devraient être favorisées. De plus, la présence de trains, majoritairement ralentis ou même stationnés, apporte un caractère industriel riche et coloré au paysage. Exploiter ces éléments pittoresques permettrait de valoriser notre identité post-industrielle et de se reconnecter à notre condition urbaine insulaire.

Voici quelques objectifs pour résumer les intentions de notre proposition :

- /Reconnecter le secteur des faubourgs avec le fleuve Saint-Laurent;
- /Transformer l'infrastructure en événement urbain pour contribuer à la vie de quartier;
- /Valoriser le patrimoine industriel et ferroviaire, propre à l'identité montréalaise;
- /Assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens du quartier.

Notre proposition s'appuie donc sur la valorisation des relations visuelles et physiques avec le fleuve. Celles-ci ne sont pas présentées de manière assez généreuse afin de briser l'impression de déconnexion entre la ville et le fleuve. Voici, à la page suivant, deux images utiles afin de mieux cerner nos propos. La première image est tirée du PPU des Faubourgs (version mars 2020) en page 89. La deuxième image illustre une transformation de la première avec un principe de photomontage. (fig. 7, 8 & 9)

Le parc Sohmer, comme proposé dans le PPU, ne fait que s'adosser aux voies ferrées pour avoir une vue sur celles-ci, ce qui pour nous représente un réflexe attendu. Le photomontage illustre quant à lui le rapport souhaité entre fleuve, rive et ville afin de créer une unité entre ces éléments. Nous proposons de mettre à profit des conditions existantes du site : tunnel Beaudry, rue Monarque, voies ferrées, rives du fleuve, patrimoine industriel. Cela permet d'accentuer la connexion du fleuve au quartier en plus d'offrir plusieurs potentiels de liaisons urbaines propres au secteur d'intervention.

/Poursuivre le parc Sohmer au-dessus des voies ferrées.

C'est déjà le cas avec le Chemin-Qui-Marche à l'ouest, alors pourquoi ne pas le poursuivre? On créerait ainsi un réel dialogue entre le patrimoine architectural, paysager, ferroviaire et maritime. Nous ne proposons pas de raser toutes les voies ferrées, au contraire, nous proposons de conserver celles encore fonctionnelles, et de valoriser leur présence. Trop souvent les voies ferrées morcellent

les quartiers urbains, car elles sont infranchissables. Plutôt qu'un déni ou un dégoût de leur présence, nous proposons une revalorisation de celles-ci. La fonction utilitaire de la passerelle proposée dans le PPU se transformerait en belvédère sur le fleuve en passant au-dessus des chemins de fer. On substituerait une fonction purement pratique à une fonction expérientielle qui augmenterait grandement l'attrait du lieu et créerait un sentiment d'appartenance pour la communauté. À titre d'exemple, on peut penser au nouveau Campus MIL de l'Université de Montréal (fig. 10) et au skatepark dessous le viaduc Van Horne qui, dans les deux cas, réconcilient les Montréalais avec les friches ferroviaires. Nous sommes d'avis qu'une prolongation du parc serait préférable à la construction d'une simple passerelle.

/Valoriser le tunnel Beaudry.

Il est adjacent au parc Sohmer, pourquoi ne pas tisser des liens? Par exemple, créer un aménagement paysager pour connecter le tunnel au parc ou du moins favoriser des liens visuels entre les deux.

/Déméraliser et requalifier les rives du fleuve.

On offrirait ainsi un paysage et une requalification des rives qui attirerait les citoyens à se réapproprier le fleuve Saint-Laurent. Cela permettrait en plus de réduire les îlots de chaleur, et pourquoi pas en profiter pour prévoir un aménagement résilient, qui pourra, par exemple, s'adapter à la montée des eaux au cours des prochaines décennies?

/Poursuivre la rue Monarque jusqu'au fleuve.

Cette petite rue en prolongation de la rue Papi-neau qui change de nom au croisement de la rue Notre-Dame a déjà une dépression topographique pour passer sous les voies ferrées. Pourquoi ne pas la connecter avec les rives du fleuve? Cela permettrait au quartier Sainte-Marie d'avoir un réel accès physique au fleuve.

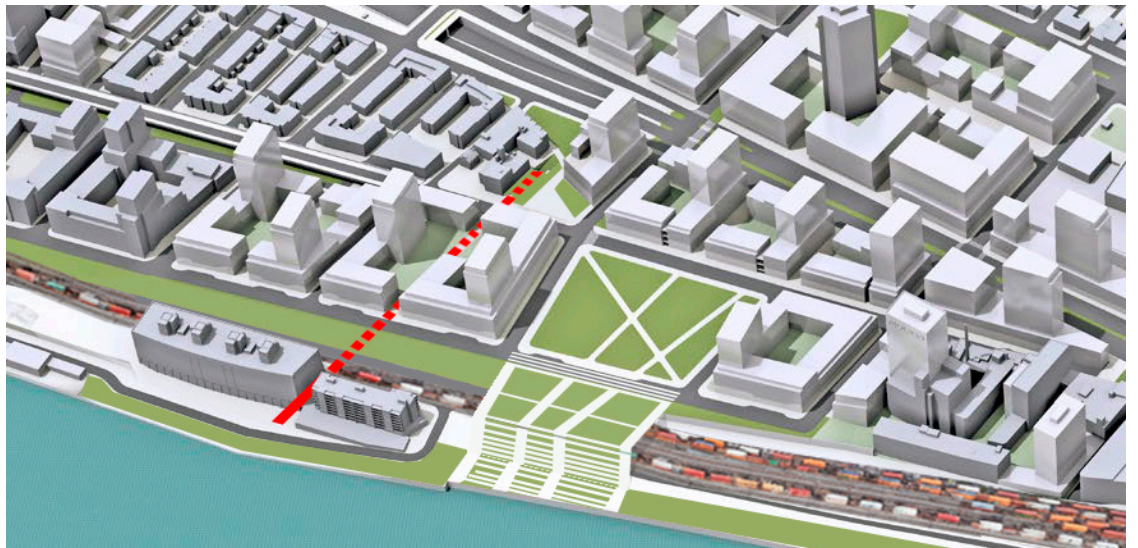
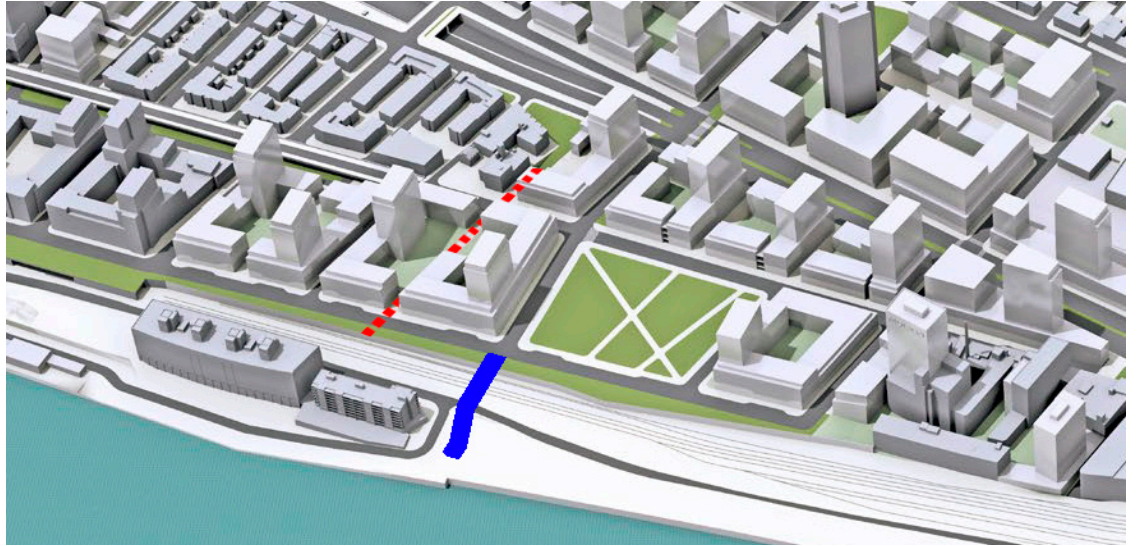
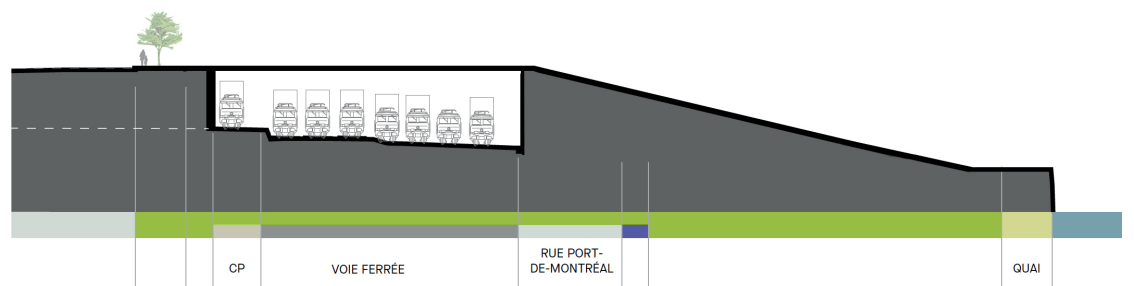


Fig 7 & 8 (ci-haut): photomontage de la proposition du parc Sohmer tirée du PPU version de mars 2020, p.89.

-En haut, la proposition du PPU avec en bleu la passerelle proposée dans le PPU et en rouge le tunnel Beaudry actuel.

-En second, la proposition faite par le présent mémoire avec en rouge, le tunnel Beaudry et sa prolongation jusqu'au fleuve ainsi que l'élongation du parc Sohmer et sa connection avec le Chemin-Qui-Marche.

Fig 9 (ci-bas): coupe du site, adaptée d'une image (3.10) du PPU des Faubourgs p.63. Proposition de recouvrement des voies ferrées par le prolongement du parc Sohmer.



4. Exemples d'ici et d'ailleurs

Pour mieux saisir nos propos et nos intentions dans ce mémoire, nous avons dressé une liste de projets comparables situés à Montréal et ailleurs dans le monde. Ils permettront de mieux se projeter et d'ouvrir le champ des possibles. Après tous, nous

souhaitons laisser notre imaginaire collectif se projeter dans un environnement urbain de qualité qui s'inscrit dans un Montréal contemporain, mais tout de même tourné vers l'avenir.



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12

/Passerelle du Campus MIL :

Cette passerelle traverse une importante infrastructure ferroviaire. On peut la voir comme un cas de jurisprudence dans les négociations avec les autorités ferroviaires pour ce genre d'aménagement. Cela démontre que des négociations sont possibles et peuvent être fructueuses. Le projet de la passerelle apporte beaucoup au campus et à l'avenir du site ainsi que pour le bien-être des citoyens.

/Square Viger :

Cette place publique qui recouvre l'autoroute Ville-Marie regroupe des principes similaires à notre proposition de recouvrir une partie des voies ferrées. Dans ce cas-ci, elle recouvre une autoroute. À l'instar de la prolongation du parc Sohmer suggéré, elle offre des espaces publics de qualités pour les piétons. Si l'on se permet de recouvrir une autoroute où circulent des humains, pourquoi ne pourrions-nous pas utiliser le même principe dessus les voies ferrées où circule de la marchandise.

/Jetée Alexandra :

Ce qui est en fin de chantier actuellement reçoit des visiteurs de partout dans le monde. C'est une zone de transit pour les touristes, mais le réaménagement voulait rendre le projet attrayant également pour les Montréalais. C'est donc le résultat d'un besoin de gestion d'une zone portuaire et douanière, pour les besoins opérationnels de l'industrie, mais aussi pour les besoins des résidents en leur offrant un lieu portuaire de qualité. Ce précédent démontre la possibilité de concilier infrastructure douanière et aménagement public. Si le port de Montréal dans le secteur des Faubourgs ne veut pas s'ouvrir à un réaménagement, on peut se servir de ce cas de jurisprudence pour les discussions avec les autorités portuaires.



Fig 13

/Domino park, Brooklyn (États-Unis) :

À l'international, on peut regarder ce qui se passe à Brooklyn avec ce projet de réaménagement des rives de la East River à Brooklyn. Le caractère industriel a fait l'objet d'une conservation et d'une revalorisation. De plus, la vue sur Manhattan y est exceptionnelle. Le résultat est qu'il y a environ deux millions de visiteurs par année. Ce projet fait maintenant partie des visites incontournables à New York. Pourquoi ne pas ouvrir notre imaginaire culturel et collectif pour inscrire le secteur des Faubourgs comme lieu d'une haute importance pour Montréal?

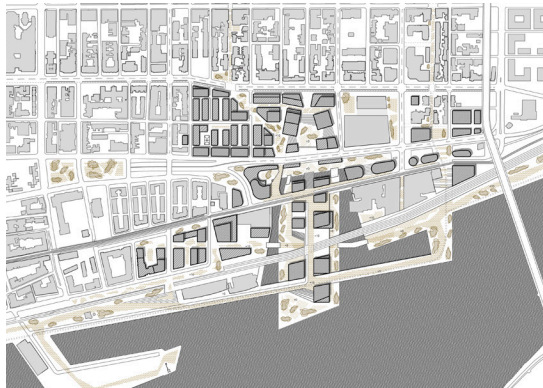


Fig 14

/Plan d'ensemble pour le secteur Radio-Canada-Molson :

Conçu par l'équipe rédigeant ce mémoire, ce projet réalisé dans le cadre d'un atelier de maîtrise en architecture à l'Université de Montréal est, admettons-le, ambitieux. Il ouvre toutefois la porte à des projections que les citoyens pourraient s'y faire. L'idée était de permettre l'accès à l'eau à partir du quartier Sainte-Marie et d'estomper la frontière entre l'île et le fleuve. Puis, ultimement, d'offrir un prolongement vers l'est du réaménagement du Vieux-Port de Montréal réalisé à la fin de années 1990.

5. Conclusions

En proposant de poursuivre le parc Sohmer au-dessus des voies ferrées, de valoriser le tunnel Beaudry, de poursuivre la rue Monarque jusqu'au fleuve ainsi que de déminéraliser et de requalifier les rives du fleuve, nous voulons reconnecter le secteur des faubourgs avec le fleuve Saint-Laurent. Le meilleur moyen d'assurer une qualité de vie enrichissante aux citoyens du quartier est de valoriser le patrimoine industriel et ferroviaire, propre à l'identité montréalaise. En transformant l'infrastructure existante en événement urbain, on contribue à la vie de quartier et à y insuffler un imaginaire collectif.

Il y a quelques décennies, on a opéré une revitalisation de nos infrastructures viaires, dont nos



Fig. 15

autoroutes. On les a recouvertes de manière à créer des espaces piétons agréables et végétalisés afin de retisser les liens entre les différents fragments urbains jusqu'ici déconnectés. On peut rapidement penser à la Place des Montréalaises, au Palais des Congrès, au square Viger et à la Place Jean-Paul-Riopelle. Ces lieux contribuent aussi à la mémoire collective des Montréalais tout en aménageant des lieux publics agréables. Pourquoi ne commencerait-on pas aussi à revitaliser nos infrastructures ferroviaires? Le secteur des Faubourgs est une opportunité exceptionnelle pour Montréal de renouer avec sa condition d'île; le nouveau quartier devrait prioriser l'enjeu d'accès au fleuve Saint-Laurent.

/Recommandations :

/Réévaluer les vues sur le fleuve et du paysage industriel depuis la promenade et le parc Sohmer ;

/Offrir aux citoyens des accès publics, qualitatifs et directs au fleuve, en continuité avec ceux du Vieux-Port de Montréal ;

/Organiser rapidement un concours d'idées pour l'aménagement du lien entre le parc Sohmer et le fleuve.

6. Sources des images

Fig. 1 : Adrien Hébert, Port de Montréal (1929)

Galerie Alan Klinkhoff. (23 janv 2016). *Vente d'œuvres du Groupe de Beaver Hall*. [Récupéré de : <https://www.klinkhoff.ca/fr/blog/2913/>]

Fig. 2 : Coupe du site

Image adaptée du document du PPU des Faubourgs.

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 61.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 3 : Modélisation de la passerelle proposée par le PPU

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 63.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 4 : Image rendu de la passerelle du Campus MIL

MSDL Passerelle - Campus MIL. [Récupéré de : <http://www.msdlbim.ca/projets-bimrevit>]

Fig. 5 : Coupe du site

Image adaptée du document du PPU des Faubourgs.

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 63.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 6 : Perspective depuis le par Sohmer proposé par le PPU

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 41.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 7 : Vue aérienne du quartier proposé par le PPU

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 89.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 8 : Proposition faite sur l'aménagement du parc Sohmer

Image adaptée du document du PPU des Faubourgs.

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 89.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 9 : Proposition faite sur l'aménagement du parc Sohmer (coupe)

Image adaptée du document du PPU des Faubourgs.

Ville de Montréal. (Mars 2020). *Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) des Faubourgs*. Montréal. P. 63.

[Récupéré de : <https://montreal.ca/articles/programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs>]

Fig. 10 : Image rendu de la passerelle du campus MIL

Fortier, R. (11 avril 2018). *PL'aluminium en vitrine au Complexe des sciences de l'Université de Montréal*.

[Récupéré de : <https://www.voirvert.ca/nouvelles/dossiers/aluminium-vitrine-au-complexe-sciences-universite-montreal>]

Fig. 11 : Square Viger

Girard, M. (8 juil 2019). *La saga du square Viger*. La Presse, Montréal [Récupéré de : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2019-07-08/l-incroyable-saga-du-square-viger>]

Fig. 12 : Jetée Alexandra

Corriveau, J. (26 avr 2016) *La Jetée Alexandra rénoverée sans Ottawa*. Le Devoir, Montréal. [Récupéré de : <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/469176/montreal-la-jetee-alexandra-renovee-sans-ottawa>]

Fig. 13: Domino Park (Brooklyn, É.-U.)

McLareen Engineering Group. (7 nov 2019). *Domino Sugar Redevelopment and Domino Park Wins Public Space Leadership Award.*
[Récupéré de : <https://www.mgmclaren.com/blog/domino-sugar-redevelopment-and-domino-park-wins-public-space-leadership-award/>]

Fig. 16: plan d'ensemble pour le site de Radio-Canada-Molson

Sources personnelles

Fig. 17: photo du fleuve Saint-Laurent aux alentours du site

Pitre, M. (3 mai 2019). *Un cocktail de pesticides dans le fleuve Saint-Laurent.* Le Reflet, Candiac.
[Récupéré de : <https://www.lereflet.qc.ca/un-cocktail-de-pesticides-dans-le-fleuve-saint-laurent/>] Crédit Photo : Pixabay