

15 juin 2015 (*ajout 3.3.1 à la version du 8 juin 2015*)

Mémoire : Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares (PPU).
Par Paul Legault, un citoyen concerné.

Je suis un Montréalais habitant Rosemont. Citoyen concerné et marcheur invétéré, je passe souvent par le centre de Montréal, incluant le quartier des gares. Ce sont donc les aspects liés à l'organisation de la place publique qui m'intéresse. J'ai surtout étudié la définition du parc au sud de la gare Lucien-l'Allier et du Centre Bell.

En tant que citoyen, je n'ai pas le temps ni les ressources pour faire une analyse complète de ce PPU. Ce mémoire succinct est une réponse critique sur les aspects inacceptables du projet. Je présente des solutions.

En préalable, j'ai assisté à la séance d'information de l'OCPM au 1110 rue Mansfield le 19 mai 2015, j'ai parcouru la documentation disponible et j'ai pris des photos dans le quartier des gares.

Pour les esquisses, j'ai utilisé Google Maps. La photo aérienne n'est pas à jour, mais considérant mes ressources, ça demeure le meilleur outil pour présenter mes idées.

Table des matières

- 1— Introduction : Pour un beau quartier à l'échelle humaine.
 - 1.1— Le paradigme du piéton.
- 2— Constats : Un PPU seulement pour le développement des affaires.
 - 2.1— Un parc qui n'est pas un parc.
 - 2.2— Des jardins communautaires sacrifiés.
 - 2.3— Une rue de trop.
 - 2.4— Une promenade qui n'est pas une promenade.
- 3— Propositions : Un PPU pour le développement des affaires et un vrai parc.
 - 3.1— Un parc qui est un parc.
 - 3.2— Des jardins communautaires valorisées.
 - 3.3— Une politique de stationnement compatible avec le quartier.
 - 3.3.1— Stationnement en dalot : un concept.
 - 3.4— Un espace Bell devant le Centre Bell.
 - 3.5— Édicule Lucien-l'Allier et passage souterrain.
 - 3.6— Une belle idée de rue verte.
- 4— Conclusion
 - 4.1— L'absolue nécessité de faire mieux.

1— Introduction : Pour un beau quartier à l'échelle humaine.

Le quartier des gares est un espace de confluence : réseaux ferroviaires, réseaux de transport en commun, réseau routier, centre d'affaires, Centre Bell, tours d'habitations, parcs et jardins communautaires. Pour créer un quartier à l'échelle humaine, il faut assurer des déplacements à pied facilités.

1.1— Le paradigme du piéton.

a) — On doit marcher pour se rendre au vélo, à l'arrêt d'autobus, à la gare ou à l'auto. LA MARCHE À PIED EST LE MOYEN DE LOCOMOTION INNÉ DE L'ÊTRE HUMAIN.

b) — TOUT LIEU QUI INTERDIT D'ALLER À PIED EST UN HANDICAP COLLECTIF. Il est aberrant et totalement inadmissible que l'on construise des corridors qui n'accommodent que les motorisés. Toute voie doit permettre avec facilité le passage à pied et avec des moyens alternatifs de transport comme le vélo, le patin à roues alignées et le fauteuil roulant.

c) — Même à basse vitesse, l'automobile est mal adaptée aux arrêts, aux virages et aux dénivelés. Feux de circulation, courbes et rampes sont là pour pallier ces déficiences. Le vélo et le fauteuil roulant sont significativement moins exigeants que la voiture. Le piéton a peu de contraintes. Il peut tourner à quatre-vingt-dix degrés et prendre un escalier. Malheureusement, on considère d'abord les besoins de l'automobile. Ensuite, pour les autres, on aménage les bas-côtés. LE PIÉTON NE FAIT PAS NATURELLEMENT LE CHOIX DE FAIRE DES DÉTOURS INUTILES. Pour être bien servi, il doit avoir un droit de passage prioritaire, sécurisé et optimal. Dès le départ, les concepteurs doivent tenir compte des besoins du piéton.

d) — Le piéton n'a pas à justifier son existence. ON NE JUSTIFIE PAS UN TROTTOIR PAR UN SEUIL DE FRÉQUENTATION. ON LE FAIT PARCE QUE C'EST NATUREL ET ÉVIDENT.

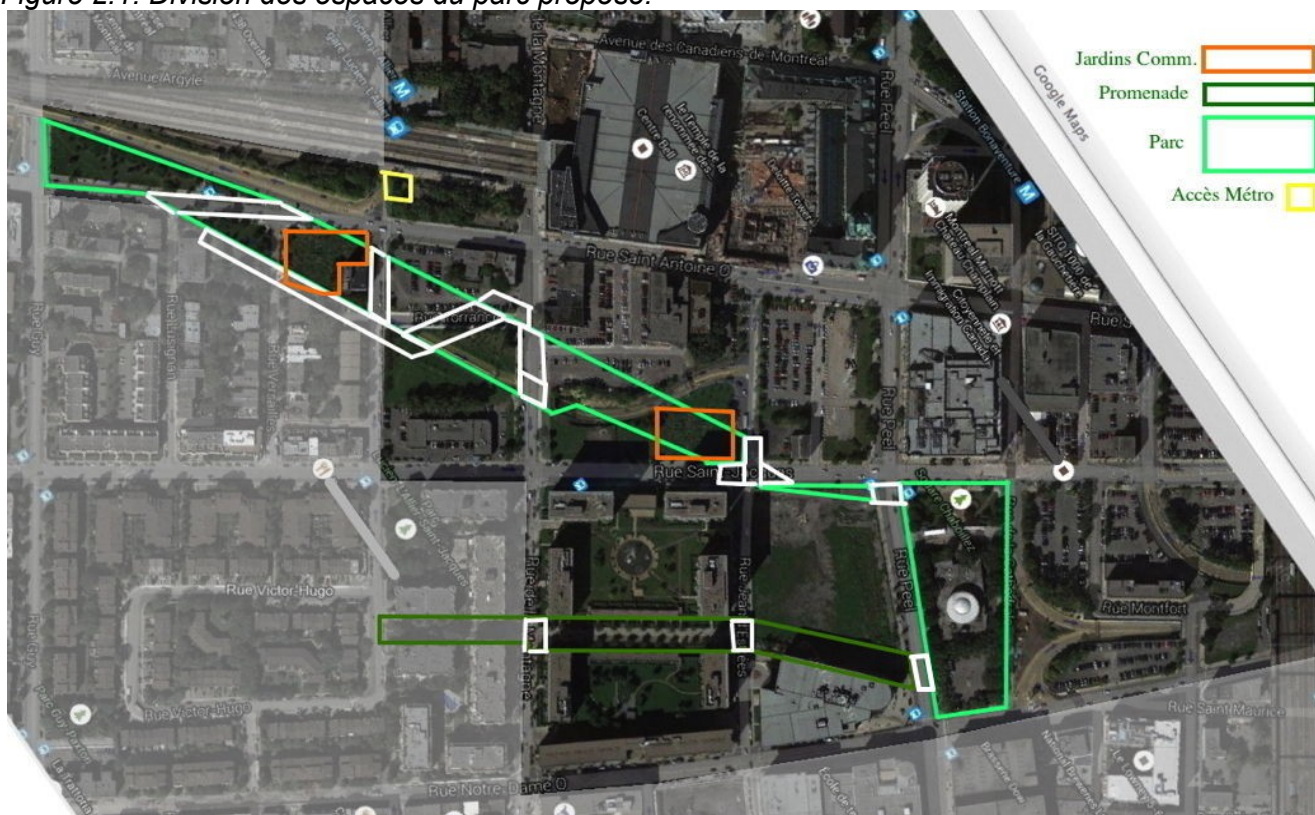
e) — UN PASSAGE PIÉTONNIER OPTIMAL OBSTRUÉ EST CONSTAMMENT RECRÉÉ. Il suffit de penser à ces clôtures bordant les voies ferrées. Sitôt bouché, sitôt troué. Tout le monde y passe; pas seulement les enfants. Là où ça traverse, il est préférable de créer un passage sécuritaire.

f) — Ségrégation : séparation stricte réglementée des personnes appartenant à un groupe social (défini par la classe, la race, etc.) dans la vie publique (source : Antidote). INTERDIRE UN PASSAGE AUX PIÉTONS EST UNE FORME DE SÉGRÉGATION. Projeter au loin une destination toute proche par un interdit de passage est choquant. Constaté qu'il existe un passage réservé aux autres moyens de locomotions est révoltant.

2— Constats : Un PPU seulement pour le développement des affaires.

2.1— Un parc qui n'est pas un parc.

Figure 2.1. Division des espaces du parc proposé.



Source : Google Maps, 2015-06-01 (image de fond).

La priorité va au développement du centre des affaires et des complexes à vocation résidentielle. Tous les espaces constructibles y sont consacrés. Les éléments inutilisables sont qualifiés de parcs.

Cet assemblage d'aires disjointes comporte très peu de zones assez larges pour être significativement en retrait par rapport aux voies de circulation. Dans ce secteur à circulation dense, il serait étonnant que l'on soit tenté spontanément de s'y assoir pour s'y détendre.

Le quadrilatère de l'ancien planétarium est mal relié au reste du parc.

Une éventuelle piste multifonctionnelle orientée est-ouest serait coupée par plusieurs voies de circulation. Ce qui la rend dysfonctionnelle.

Ce parc n'est pas un parc. C'est un lieu de passage plein d'entraves. À la rigueur, et avec des aménagements appropriés tels passerelles et passages protégés, il pourrait être qualifié de promenade.

2.2— Des jardins communautaires sacrifiés.

Sur la figure 2.1, les polygones orange correspondent aux emplacements actuels des jardins communautaires.

Figure 2.2(a)(b) Deux joyaux dans la grisaille.



Source(a)(b) : Paul Legault, 2015-05-21.

Les deux jardins communautaires du quartier des gares sont des joyaux qu'il faut préserver.

Il est irréaliste de proposer de déplacer les jardins communautaires dans la partie ouest du parc. Les aires disponibles y sont très étroites. En plus de juxter encore plus étroitement les voies de circulation, il n'y aurait plus d'espace pour les autres usagers du parc.

Proposer de déménager les jardins communautaires sans présenter les détails concrets d'une réimplantation réaliste équivaut à les évincer du quartier.

Le plus souvent, dans un projet, les « On verra! » ne se réalisent pas.

2.3— Une rue de trop.

Figure 2.3(a)(b) Torrance : la petite rue-cul-de-sac.



Source(a)(b) : Paul Legault, 2015-05-21.

La petite rue-cul-de-sac Torrance et les stationnements adjacents vont disparaître. C'est excellent. Mais inscrire une voie de circulation passante en lieu et place n'est pas une amélioration. Bien au contraire. C'est choisir l'auto avant le piéton. Et quand l'auto prend la place, les autres usagers en ont moins.

Je ne crois pas que cette voie de circulation puisse favoriser la fréquentation du parc. Ce sont les accès vélo-piéton et les installations (mobilier, décor et buvette) présentes dans le parc qui sont le plus en mesure d'en faire un lieu fréquenté.

Le seul quadrilatère du parc de bonne dimension sera balafré par cette voie de circulation.

2.4— Une promenade qui n'est pas une promenade.

Il faut une certaine imagination pour donner le nom de « promenade » à ce qui est essentiellement un accès arrière à une série de bâtiments. Le terme « passage » me semble plus approprié. Bien que ce soit trois espaces fonctionnels, propres et éclairés, je doute que ça fasse le bonheur des promeneurs du dimanche. Ils sont déjà bien aménagés. Mieux vaut ne pas y toucher.

Figure 2.4(a)(b)(c) Trois espaces fonctionnels, propres et éclairés.

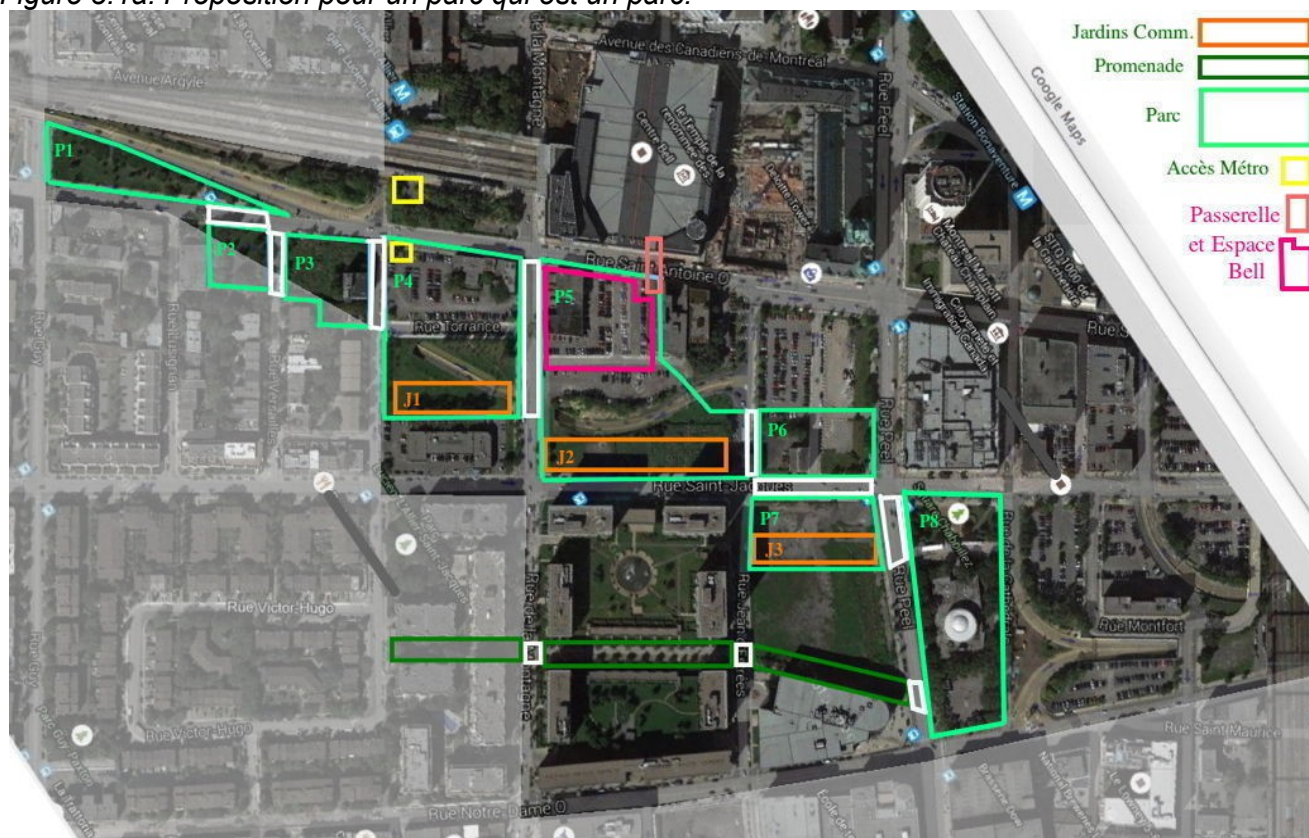


Source(a)(b)(c) : Paul Legault, 2015-05-21.

3— Propositions : Un PPU pour le développement des affaires et un vrai parc.

3.1— Un parc qui est un parc.

Figure 3.1a. Proposition pour un parc qui est un parc.



Source : Google Maps, 2015-06-01 (image de fond).

Les buts.

Augmenter la superficie du parc pour créer de beaux espaces invitants.

Améliorer la connectivité entre les quadrilatères du parc.

Faciliter l'accès au parc pour les usagers.

Créer un corridor vert qui délimite clairement le quartier des affaires et le secteur résidentiel.

Favoriser plusieurs usages dans le parc.

Inclure/utiliser/améliorer les espaces déjà aménagés : P1, P2 et J2 (figure 3.1a).

Pouvoir profiter en partie du parc en cours d'aménagement.

Figure 3.1b Un espace déjà existant à inclure (P2, figure 3.1a).



Source : Paul Legault, 2015-05-21.

3.2— Des jardins communautaires valorisés.

Un jardin communautaire est un espace réservé par certains citoyens sur le domaine public. C'est une tradition bien implantée à Montréal qui favorise l'implication des résidents dans le verdissement et l'embellissement de leur quartier tout en leur donnant l'occasion de récolter le produit de leurs efforts.

Je recommande de réserver la partie sud des espaces P4, P5 et P7 (figure 3.1a) aux jardins communautaires. Adjacents au secteur résidentiel, ils agissent comme division légitime et n'entravent pas l'usage qui peut être fait des autres aires du parc.

Les jardins ne doivent pas cesser d'exister durant les travaux d'aménagement du parc. Il faut éviter qu'un malentendu, un changement de politique enrayent le processus de réimplantation.

Le jardin proposé en J2 (figure 3.1) chevauche un des deux jardins communautaires existants. Je recommande qu'au début des travaux soient aménagés, en partie ou en tout, les jardins J2 et J3 (figure 3.1a) pour accommoder les jardiniers existants. Une fois les travaux complétés, J1 (figure 3.1a) pourra être aménagé.

3.3— Une politique de stationnement compatible avec le quartier.

Les stationnements commerciaux (le plus souvent souterrains) favorisent la clientèle prête à payer un montant de base plus élevé que l'offre de stationnement sur rue. Il faut pouvoir répondre à la demande courte-durée, mais il n'est pas nécessaire d'encombrer le domaine public en surface pour y parvenir. Je propose une approche pragmatique.

Lorsqu'un parc, un carré ou un terrain municipal est réaménagé, c'est l'occasion de construire en sous-sol un « stationnement municipal ».

Dans le quartier des gares, là où c'est possible sous le parc, ils devront être dévolus au stationnement à courte-durée : 2h/4h, mêmes tarifs que ceux pratiqués sur les rues, mêmes parcomètres et surveillance assurée par les mêmes agents de stationnement. Ce n'est pas faire directement concurrence aux stationnements commerciaux puisque ce sont des offres complémentaires.

Les entrées et sorties de ces stationnements souterrains doivent être stratégiquement situées le long des rues sans empiéter indument sur les voies de circulation et le parc.

Un affichage anticipé et à l'entrée doit mettre en évidence le caractère courte-durée du stationnement ainsi que le nombre d'espaces disponibles. Une application mobile peut fournir cette information, mais ne peut pas suppléer à l'affichage sur rue.

D'ailleurs, la ville aurait avantage à étendre cette façon de faire à d'autres quartiers et arrondissements.

3.3.1— Stationnement en dalot : un concept.

Je recommande d'enterrer les stationnements courte-durée. Encore faut-il qu'il soit d'accès rapide et près du lieu visité. Comment y parvenir? Le concept présenté ici est une piste de réflexion. Les éléments essentiels sont « circulation à sens unique dans le stationnement », « emplacements de stationnement en diagonale » et « limitation de la dimension du stationnement ». À partir de ces deux esquisses, il est possible de concevoir une multitude de variantes.

Figure 3.1.1a Exemple de stationnement en dalot sous la rue.

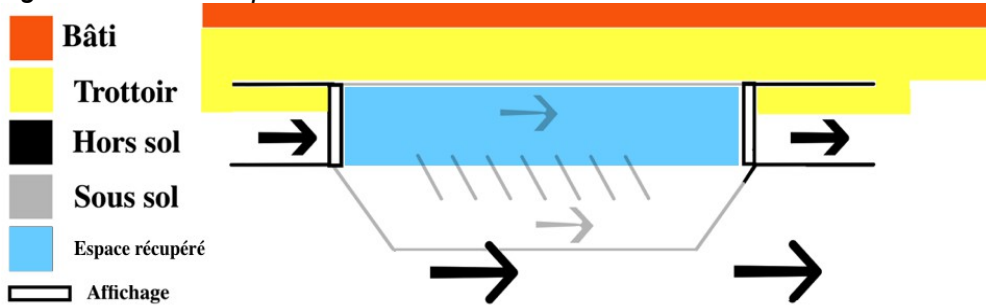
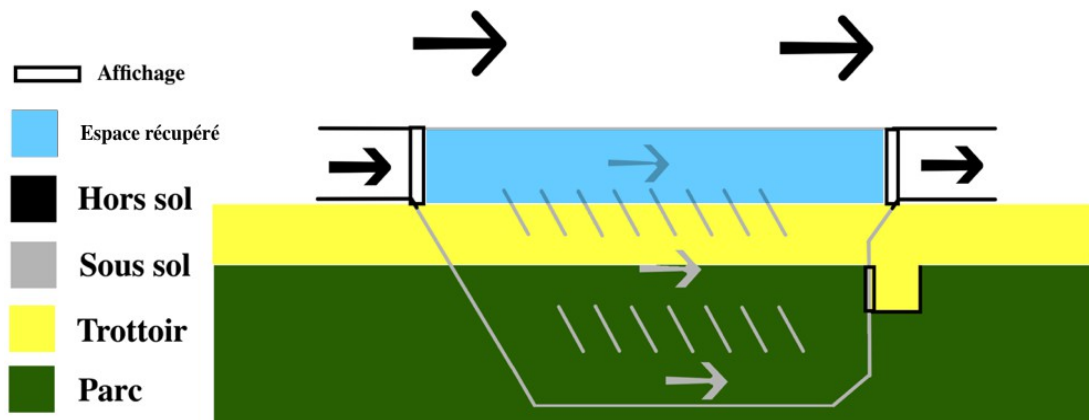


Figure 3.1.1b Exemple de stationnement en dalot sous un parc.



Avantages spécifiques

Simplification des règles de stationnements.

Affichage du nombre d'emplacements disponibles tout près.

Protégé des intempéries (pas d'accumulation de neige).

Chauffage non requis. Ventilation facilitée.

Récupération d'un espace en surface pouvant servir à plusieurs usages : livraison (15 minutes), kiosque commercial, cantine roulante, zone d'attente pour passage piéton-vélo protégé, taxi, service public (police, STM, agents de stationnement), Bixi et autres utilitaires tels bancs, poubelles et téléphone public.

Adaptation possible à de nombreux endroits dans plusieurs quartiers.

Désavantages spécifiques

Ne peut être converti en voie de circulation additionnelle aux heures de pointes.

Plus cher à construire qu'un stationnement conventionnel en bord de chaussée.

Contraintes de charge en surface.

Étude de faisabilité et validation du concept restent à faire.

3.4— Un espace Bell devant le Centre Bell.

Le Centre Bell est au quartier des gares ce que la Place-Des-Arts est au quartier de spectacles. Il faut qu'il soit entouré d'espaces adjacents fonctionnels.

Ainsi pour les séries de la LNH en 2015, l'espace P7 (figure 3.1a) a été aménagé pour accueillir les amateurs de hockey. Avoir un tel espace est une nécessité. Et pas seulement pour les séries de la LNH. Il existe d'autres événements qui occasionnent une grande affluence. La partie P5 (figure 3.1a) aurait double usage : un espace du parc aménagé pragmatiquement et un aire festive pour les événements se déroulant dans le Centre Bell.

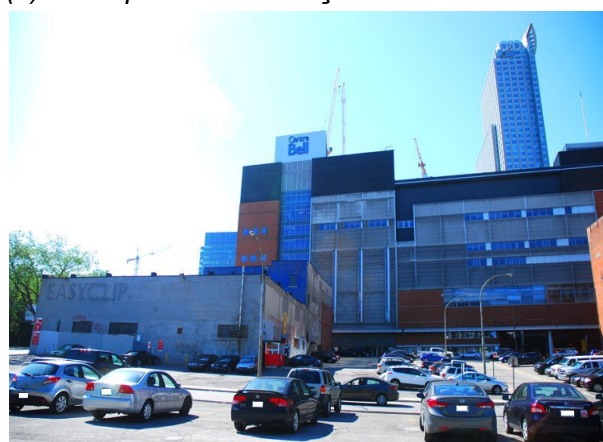
L'espace Bell aurait le rôle que jouait le square Cabot devant l'ancien Forum. En plus de fournir un lieu de rencontre, il permettrait à la façade du Centre Bell d'être visible de loin.

Une passerelle au dessus de la rue Saint-Antoine faciliterait grandement la connectivité entre le parc et le Centre Bell. La passerelle au sud de la place du Canada est un bel exemple.

Figure 3.4(a). La passerelle Place Du Canada.



(b) Un espace Bell en façade du Centre Bell.



Source(a)(b) : Paul Legault, 2015-05-21.

3.5— Édicule Lucien-l'Allier et passage souterrain.

Figure 3.5. Un coin de rue à sécuriser.



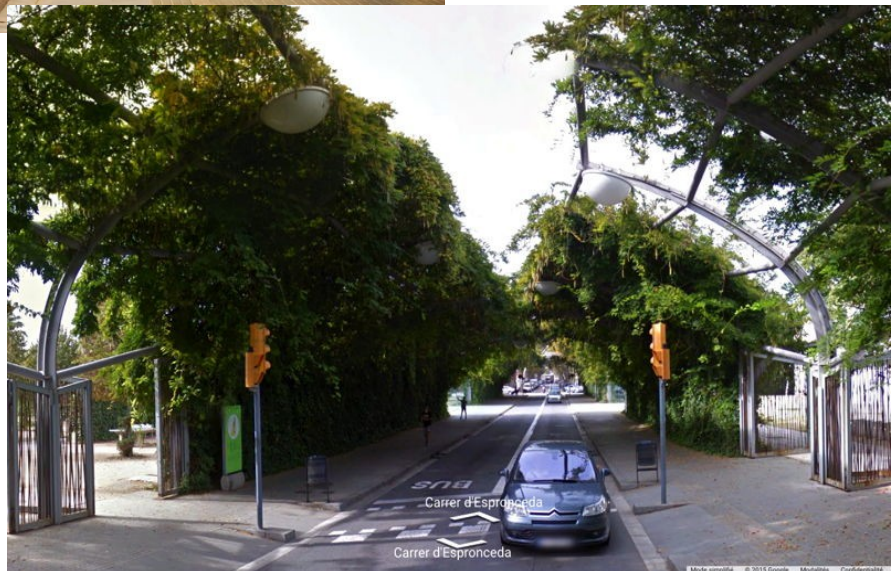
Source : Paul Legault, 2015-05-21.

Je recommande d'ajouter un accès Métro (escalier ouvert) dans l'espace P4 (figure 3.1a) pour passer sous la rue Saint-Antoine et rejoindre le nouvel édicule Lucien-l'Allier.

Ce passage souterrain améliorera la sécurité des piétons et simplifiera l'accès au parc.

3.6— Une belle idée de rue verte.

Figure 3.6(a : hiver) (b : été) Une rue verte à Barcelone



Source(a : hiver): Paul Legault, 2013-02-08. (b : été) Google Maps, 2015-06-01.

À Barcelone sur « carrer d'Espronceda » dans le parc « del Centre del Poblenou », j'ai aperçu ce bel aménagement urbain.

- Ajout pratique aux clôtures vertes du parc.
- Passage vélo-piéton protégé dans la continuité d'un parc.
- Couverture végétale là il y a peu ou pas la place pour des arbres.
- Réduction de la hauteur libre pour circuler.

Utilisé judicieusement au-dessus des rues nord-sud traversant le parc, ce type d'aménagement serait de nature à favoriser la quiétude des lieux.

4— Conclusion

4.1— L'absolue nécessité de faire mieux.

Maximiser le développement foncier aux dépens des autres facteurs, c'est accorder la priorité à la perception des taxes et au développement immobilier. Les promoteurs et les percepteurs de taxes ne vivront probablement pas dans cet environnement. Ils n'auront pas à subir directement les inconvénients.

Il faut absolument donner plus d'importance aux intervenants corporatifs du quartier des affaires, aux citoyens du quartier résidentiel et aux visiteurs. C'est-à-dire aux gens qui devront vivre avec les choix faits aujourd'hui.

Ceux qui fréquenteront le quartier pour affaire ou par loisir doivent s'y sentir à l'aise. Ils doivent être capables de s'y asseoir sans sentir le pressant besoin d'en sortir. Réduire le parc à ce qui ne peut être utilisé à d'autres fins, c'est choisir d'envelopper un parterre dans une gangue de bruit et de pollution. En augmenter la superficie c'est favoriser la création d'un véritable havre. Le quartier des affaires en profitera. Les résidents en profiteront. Les Montréalais en profiteront. Les visiteurs en profiteront.

À mes élus et aux professionnels au service de la Ville, je demande de corriger le tir. Je leur demande, malgré les contraintes et les obstacles, de besogner pour le bien commun.

À trop servir le maître, on dessert les convives.

Paul Legault