

RÉFLEXION AU SUJET DE LA REVITALISATION DURABLE DE SAINT-HENRI

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la consultation sur l'avenir des quartiers avoisinant Turcot.

Présenté par : Mauricio Garzon Beltran et Arturo Valladares

SH Initiatives urbaines est une initiative citoyenne qui cherche à contribuer à la transformation de l'espace public du quartier Saint-Henri dans le sud-ouest de Montréal.

Que ce soit par l'action directe à petite échelle sur l'espace public, ou par d'autres moyens d'intervention, l'objectif de SH initiatives urbaines est de mettre de l'avant la revitalisation durable du quartier. L'embourgeoisement et la reconstruction de l'échangeur Turcot sont en train de changer de façon radicale ce quartier emblématique de Montréal. Nous considérons que l'engagement des différentes couches sociales et des acteurs locaux est de mise pour faire de Saint-Henri un quartier inclusif, mixte, vert et vivant.

Des enjeux liés à la mobilité, à l'accessibilité, à l'intégration urbaine, à la qualité de vie, à la santé publique, et à la protection de l'environnement sont au cœur du projet Turcot. C'est pourquoi, SH initiatives urbaines participe au comité Turcot vert et actif mis en place par le CRÉ Montréal, au comité de bon voisinage du projet Turcot créé par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), à la consultation sur l'aménagement de l'allée des tanneries, ainsi qu'à la consultation sur l'élaboration d'un plan de développement urbain, économique et social (PDUES) pour les quartiers avoisinants l'échangeur.

A. La question posée :

Comment améliorer la qualité de vie dans les secteurs du quartier Saint-Henri qui sont à proximité de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Ville-Marie?

B. Les éléments encadrant notre réflexion

- La revitalisation durable du quartier nécessite d'une vision organique¹, non morcelée, du territoire et du développement urbain.
- La reconstruction de Turcot sans une vision claire d'intégration urbaine.

¹ Selon ce type de vision, par exemple, on favoriserait les petits commerces sur les artères autres que la rue Notre-Dame O. Cette dernière contiendrait une forte densité commerciale, mais d'autres petits commerces se trouveraient ailleurs (motivés par exemple par l'aménagement des artères à fort débit qui traversent le quartier, cette idée sera présentée dans les pages qui suivent), ce qui inviterait les gens à aller à la découverte du quartier, plutôt que d'aller seulement sur Notre-Dame O. Également, ça permettrait de limiter la spéculation sur les loyers commerciaux (car plus de concurrence), d'encourager la mixité d'usages, de créer un genre de réseau dynamique de commerces de proximité, d'initiatives citoyennes, de possibilités de déplacements et de découvertes pour les citoyens.

- Les externalités propres à la construction et mise en service des infrastructures autoroutières à proximité de quartiers résidentiels.
- Les liens et la connectivité intra et interquartiers, mais aussi sociale favorisant la diversité et la mixité².
- Le caractère démocratique de l'espace public, notamment comme point de rencontre des différentes couches sociales et de partage pour les différents utilisateurs de la route.
- Les aménagements verts, l'art urbain et les transports actifs et collectifs comme mesures d'intégration et de revitalisation urbaines.

C. Les idées

1. Les oubliés de la consultation :

- La reconstruction de Turcot comprend aussi la réfection d'une partie de l'autoroute Ville-Marie (future route 136) de l'échangeur Turcot jusqu'à l'avenue Green.
- Le territoire qui se trouve entre l'échangeur Turcot et la sortie de l'autoroute Ville-Marie sur la rue Rose-de-Lima, délimitée au sud par la rue Saint-Antoine Ouest, artère à fort débit qui sera utilisée comme voie de détour tout le long du projet de reconstruction de l'échangeur, et au nord par l'autoroute Ville-Marie, est un secteur défavorisé à forte densité résidentielle du quartier Saint-Henri. De plus, l'existence d'anciens bâtiments industriels et de terrains qui seront vacants après Turcot offre des opportunités importantes pour la revitalisation durable du secteur.
- Ce secteur sera énormément affecté par le projet Turcot (abaissement de l'autoroute, rapprochement des voies, détérioration de la qualité de vie des résidents pendant les années de la reconstruction, etc.).
- Ce secteur ne fait pas partie de cette démarche de consultation. Nous proposons donc d'élargir le territoire du plan de développement urbain, économique et social (PDUES) afin d'inclure le territoire au nord de la rue Saint-Antoine Ouest entre l'échangeur Turcot et l'autoroute Ville-Marie et la sortie de cette autoroute sur la rue Rose-de-Lima.
- Par ailleurs, étant donné l'envergure des impacts de la reconstruction de l'échangeur pour la population et l'impératif d'intégration urbaine de ces infrastructures, il nous semble nécessaire d'intégrer au PDUES les initiatives de planification et de réaménagement visant la cour Turcot, la Falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, ainsi que le parc Meadowbrook.

² Nous attirons l'attention sur l'importance de créer des liens entre les nouveaux arrivants et les résidents traditionnels du quartier. À notre avis, les organismes communautaires présents dans le quartier devraient faire preuve d'ouverture afin de favoriser le dialogue entre l'ensemble de résidents du quartier.

2. Les blessures urbaines³ :

- Afin de permettre la revitalisation durable du quartier et d'améliorer la qualité de vie des résidents, il est fondamental de mettre en place une politique de réaménagement des blessures urbaines, accompagnée évidemment des enveloppes budgétaires nécessaires. Des mesures d'embellissement, par l'art urbain par exemple, de verdissement, d'apaisement de la circulation, d'offre de transport en commun et de partage des voies favorisant les transports actifs seraient à l'honneur.
- Nous proposons donc de réaménager les artères (notamment l'avenue Atwater, la rue Saint-Antoine Ouest, la rue Saint-Jacques, la rue Rose-de-Lima, la rue Saint-Rémi) qui traversent Saint-Henri pour favoriser le partage de l'espace public, la sécurité et le dynamisme du quartier.
- Ces réaménagements pourraient comprendre : la réduction du nombre et de la largeur des voies (maximum 3 mètres), la réduction de la vitesse à 40 km/h et l'ajout de zones de parc et scolaires à 30 km/h, la réduction de la circulation de camions⁴, l'installation de saillies et de coins « repos » aux intersections, l'ajout de traverses pour piétons, l'ajout de pistes cyclables (par exemple, vers l'ouest sur Saint-Antoine Ouest liant le centre-ville et le CUSM et NDG, sur Saint-Jacques vers l'est liant NDG et le CUSM au centre-ville de Montréal, ainsi que des liens nord-sud sur Atwater et Green), la prolongation des futures voies réservées pour les autobus sur le boulevard Pullman⁵ vers l'est sur Saint Jacques et vers l'ouest sur Saint-Antoine O.
- Réaménager les viaducs, le tunnel Saint-Rémi et les passages sous et aux abords des infrastructures autoroutières existantes, ou qui seront construites dans le cadre de Turcot (par exemple en améliorant l'éclairage, en intégrant de l'art urbain et en élargissant les trottoirs) afin de les rendre plus agréables et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit des portes d'entrée au quartier.
- Des interventions sont aussi nécessaires afin de revitaliser et réaménager le secteur de la station du métro, de la place et de l'école secondaire Saint-Henri⁶ afin de créer un lieu de rassemblement intégrant une station

³ Nous parlons ici des artères à fort débit, de la voie ferrée, des viaducs lugubres et d'autres infrastructures routières et lieux de passage délaissés, qui charcutent, qui morcellent le quartier, ainsi que du brutalisme de l'école secondaire Saint-Henri et de la tristesse de la station de métro Place Saint-Henri.

⁴ Il serait possible par exemple de limiter la circulation des camions dans le quartier et de revoir les heures auxquelles la circulation de ce type de véhicules est autorisée.

⁵ Il est à noter que la mise en service du nouveau Boulevard Pullman (prévu dans Turcot) risque d'augmenter énormément la circulation automobile dans Saint-Henri, notamment sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine Ouest.

⁶ On parle ici de l'école secondaire, mais le terrain visé comprend aussi l'école des métiers du Sud-Ouest, l'école primaire Ludger-Duverney, et le CPE Biscuit. Un grand projet de parc-école pourrait être réalisé dans ce secteur. Il s'agit d'une grande aire extérieure, qui n'est pas aménagée, pouvant abriter un projet

intermodale (vélo, bus, métro, autopartage), transports actifs, zones vertes et terrains sportifs. Des interventions sur le plan des déplacements sécuritaires sont aussi importantes, notamment en ajoutant des passages pour piétons, en réduisant le nombre et la largeur des voies, en élargissant les trottoirs et en réduisant la vitesse dans le secteur à 30 km/h en tout temps.

3. Après le passé industriel et manufacturier :

- Dans le but de favoriser la renaissance de l'activité économique dans le secteur, nous proposons d'intégrer ou d'annexer le territoire du quartier Saint-Henri, à l'ouest d'Atwater jusqu'à l'échangeur et le CUSM, au territoire du quartier de l'innovation. Il s'agit d'intégrer le quartier à une démarche forte intéressante qui pourrait faciliter la relance économique de Saint-Henri. Le quartier compte un potentiel énorme, notamment en bâtiments industriels qui deviennent des multi locatifs abritant des PME, des entrepreneurs et des initiatives sociales très intéressantes (voir par exemple l'édifice RCA qui est dehors du territoire de la consultation), ainsi qu'avec le CUSM pour ce qui est de la recherche en innovation médicale. De plus, des centres de formation comme le Centre Saint-Paul, les écoles James Lyng et Saint-Henri pourraient aussi développer des formations favorisant le développement des compétences en matière d'utilisation des nouvelles technologies chez les adultes.
- Afin de se démarquer des autres secteurs du quartier de l'innovation, Saint-Henri pourrait miser sur le développement d'un volet « économie sociale et nouvelles technologies ».
- Saint-Henri est le seul secteur du Sud-Ouest qui ne possède pas une maison de la culture. Cette situation génère un vide dans l'offre culturelle pour les résidents. Alors, nous proposons, comme beaucoup d'autres, de transformer l'ancienne caserne de pompiers (#24) en maison de la culture numérique. Il s'agirait d'un endroit où les arts, la culture et les nouvelles technologies convergeraient. Genre de maison de la culture 2.0 à l'image de la Société des arts technologiques (SAT).

4. Au-delà de l'asphalte et du béton :

- Des nombreux terrains sont vacants dans les secteurs avoisinant Turcot ou le seront après la fin du projet de reconstruction de l'échangeur. L'aménagement et le verdissement de ces terrains sont fondamentaux à l'intégration urbaine de Turcot. De plus, la non-régularisation du grand

d'agriculture urbaine, des terrains sportifs, pour combattre le décrochage et favoriser la réussite des jeunes et l'activité physique des résidents riverains, etc.

nombre de ruelles « privées » dans le Sud-Ouest empêche la réalisation de projets de verdissement sur ces terrains⁷.

- Nous proposons d'élaborer et de mettre en place un plan pour réaliser des aménagements verts dans les terrains vacants pendant et après Turcot. Cette initiative nécessiterait la collaboration, la concertation et la volonté politique des différents acteurs impliqués, soit l'arrondissement du Sud-Ouest, la ville de Montréal, la ville de Westmount, le CN, le MTQ, et l'arrondissement de NDG⁸.
- Également, nous suggérons de mettre en place un programme pour la régularisation des ruelles privées dans le Sud-Ouest, ainsi qu'une politique pour favoriser la réappropriation par les citoyens des terrains vacants publics. Ces propositions visent à faciliter les initiatives citoyennes visant le verdissement de ces espaces, par exemple avec des projets de ruelles vertes, de sentiers créant de liens entre rues, ruelles, parcs, projet communautaires, etc. ou même d'agriculture urbaine.

5. Embourgeoisement et habitation

- Need to develop a program helping to avoid low-income residents to be push out from Saint Henri in the context of the fast gentrification occurring in the neighborhood.
- We propose the development of an organism devoted to find housing alternative for people with modest and scarce revenues. Such organism could follow the model of L'Abri en Ville, an organization that provides affordable housing and social support with a minimum of subsidies or charities in NDG.

⁷ Nous parlons ici des situations dans lesquelles les ruelles sont privées, mais ouvertes au passage depuis cinq ans ou plus, ce qui permettrait de les déclarer publiques.

⁸ Ici par exemple, nous proposons la création d'un arboretum dans l'ancien emplacement du 780 Saint-Rémi, bâtiment qui a été démantelé dans le cadre de Turcot. D'autres terrains vacants se trouvent dans le secteur sud des voies ferrées du CN aux alentours de la rue Des Courcelles (après le déplacement des voies de 10 à 15 mètres vers le nord, il y a un corridor qui pourrait être verdis), des grands terrains au nord de la rue de Richelieu (ville de Westmount), également, des terrains au nord de la rue Saint-Antoine Ouest aux abords de l'avenue Green, etc.