

Projet présenté par Louise Harel, députée d'Hochelaga-Maisonneuve et Réal Ménard, conseiller d'Hochelaga, en collaboration avec Jean Décarie, urbaniste concepteur, et Pierre Brisset architecte associé. Mai 2008

Inverser l'accès ferroviaire du CP au port de Montréal pour prolonger vers l'Est la promenade du Vieux-Port et le parc Bellerive et pour y assurer un front de mer de qualité lors du chantier de la nouvelle rue Notre-Dame.

Situation

Quelque soit l'option retenue pour le réaménagement de la rue Notre-Dame, celui-ci fournit une occasion unique - qui ne se représentera pas - de combler le hiatus, la rupture de continuité créée par le triage Hochelaga entre ce quartier et le centre ville et laisse en friche stérile deux kilomètres d'un front de mer de grande valeur de localisation, propice à un développement urbain de qualité.

Pour cela, il suffirait de corriger un vestige du passé en inversant simplement l'ancienne et toujours actuelle courbe d'accès ferroviaire de CPRail au port de Montréal via la gare de triage Hochelaga, rejoignant sa boucle du mont Royal vers ses grands triages de Côte-Saint-Luc - par où sont acheminés 80% des conteneurs transportés par rail, soit 60% du total.

Cette boucle et cette courbe ont été construites par le CP dans les années 1880 pour contourner le Mont-Royal et doubler l'accès privilégié du Grand Tronc (CN) au centre-ville depuis l'Ouest, et pour lui donner accès aux anciennes gares Dalhousie et Viger et surtout au port de Montréal alors essentiellement concentré sur les quais de ce qui est devenu le Vieux-Port. Or, comme on sait, sauf pour les navires de croisière et le radoub hivernal, le Vieux-Port n'a plus de fonction industrialo-portuaire depuis longtemps, depuis sa création dans les années 1980, sa transformation et son intégration au Vieux-Montréal comme secteur récréo-touristique, le plus fréquenté de Montréal (7M de visiteurs).

Or le Vieux-Port se prolonge vers l'est par une étroite bande peu fréquentée entre le bassin de l'Horloge et le Faubourg Québec en plein développement résidentiel, jusqu'à l'entrepôt frigorifique recyclé en condos luxueux dans l'axe de la rue Amherst où il se termine et où arrive d'autre part le triage de cinq ou six voies où les convois ferroviaires doivent reculer et attendre sur deux kilomètres avant de pouvoir emprunter et remonter les voies de la courbe d'accès à la boucle du CP.

Or, sauf pour les tas de sels de voirie en vrac de la Ville de Montréal, cette section n'a à peu près plus non plus d'usage ni de fonction portuaire. Les derniers entrepôts y ont été démolis, sa faible largeur, à peine cent mètres, est

insuffisante pour les opérations portuaires modernes et elle est presque entièrement occupée par le triage – plutôt un garage! - des trains, une fonction dont la présence, le bruit et la vue, compromettent la poursuite et le potentiel de conversion du quartier Sainte-Marie en front de mer.

Au contraire, l'essentiel des activités portuaires est aujourd'hui localisé plus à l'Est, à partir du boulevard Pie IX, depuis le secteur de l'ancienne Vickers, à 2,5 kilomètres de la boucle du CP, jusqu'aux grands terminus de transbordement de conteneurs installés depuis les années 1970, qui sont situés à 5 kilomètres et plus en aval, près de la Transcanadienne et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine, et qui dépendent essentiellement du ferroviaire

Le projet du ministère des Transports de compléter sous forme de boulevard le prolongement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à l'autoroute 25 dans l'emprise de la rue Notre-Dame – déjà expropriée et élargie pour cela en 1970 mais refaite temporairement en 1980, en coupant les têtes d'îlots des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve – présente donc une occasion unique et bénéfique d'y re-développer un front urbain de qualité en corrigeant un vestige du passé qui n'a plus sa raison d'être.

Scénario

Le scénario présenté ici vise simplement à inverser vers l'Est cette courbe d'accès à la boucle du CP de sorte que les convois en provenance de ces terminus puissent s'y engager directement sans avoir à reculer jusqu'à la rue Amherst pour attendre d'y remonter. L'idée n'est pas nouvelle. Elle remonte à 1990 alors que la Ville de Montréal négociait avec CP Rail l'utilisation de ses emprises vives pour l'aménagement d'un Réseau Vert dont le Plan Directeur sera adopté en 1994, en même temps qu'était inauguré un premier tronçon le long des rails entre les rues Masson et Saint-Urbain. En attente depuis, la Ville envisagerait maintenant de reprendre son prolongement jusqu'au port. Déjà son extension à la piste de la rue Rachel avait été prévue sur le talus aménagé en 1998, confinant les sols contaminés du site des usines Angus.

La nouvelle courbe serait déplacée au centre du triage Hochelaga assurant à ses longs et lourds convois un virage sécuritaire vers l'Est, ce qui libérerait aussi davantage de terrain côté Hochelaga. Un nouveau viaduc devra être construit sous la rue Notre-Dame, mais sous la rue Sainte-Catherine les nouveaux rails pourraient peut-être passer sous un viaduc secondaire existant, utilisé par le Service des Parcs, dont les pépinières et autres installations seraient alors déplacées. La pente se prête bien ici à cette courbe pour rejoindre au Nord l'emprise de la boucle du CP au viaduc de la rue Ontario. Le triage Hochelaga

coupé en deux devrait être repensé par le CP et la Ville pour son intégration urbaine aux deux quartiers voisins.

Outre la disparition des viaducs existants, l'inversion de la courbe permettrait celle du triage-garage jusqu'à la rue Amherst, sauf pour la voie ferrée du port de Montréal, toujours utilisée par le CN pour relier ses installations de Pointe-Saint-Charles à travers le Vieux-Port! Ceci permettrait alors d'élargir et de prolonger la promenade du Vieux-Port sur 2,3 kilomètres, jusqu'à la nouvelle courbe, en contrebas d'un prolongement parallèle possible du parc Bellerive en belvédère, les deux étant reliés par rampes ou escaliers. Pour cela quelques installations commerciales depuis longtemps incongrues devraient disparaître sur la rue Notre-Dame. On pourrait aussi mieux aménager la chute à neige pour usage estival! Enfin, on pourrait peut-être confiner ce rail - ou un tram-train éventuel - sous ce belvédère du parc Bellerive.

Mais surtout, en installant ainsi un double parcours vert et bleu côté fleuve, on pourrait y déplacer le parc linéaire et la piste cyclable qui ont été aménagés côté ville comme écran compensatoire au quartier face à une éventuelle autoroute Notre-Dame, de façon à développer en face un front urbain résidentiel qui s'étendrait en têtes d'îlots sur 500 mètres entre René-Lévesque et Frontenac et, surtout, de là, jusqu'à la nouvelle courbe, sur un autre 500 mètres, mais par 100 mètres de profondeur entre les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine, et aussi dans les restes de gare de triage Hochelaga, pour une surface totale d'une dizaine d'hectares pouvant recevoir plus de 2000 logements sur une dizaine d'étages, une hauteur normale en front de mer.

Discussion

En 1998, le Canadien Pacifique avait procédé à une étude qui avait avéré la faisabilité technique de l'opération, à un coût de 60 millions – nouveaux viaducs, réaménagement des voies, etc. – trop onéreux cependant pour les faibles avantages opérationnels que la compagnie aurait pu en tirer.

M.Patrice Pelletier, président de l'Administration portuaire, s'est montré très ouvert le 17 avril, dans sa présentation du plan de développement du port à la Chambre de Commerce, à un « *projet de société... réaliser le port dans la ville... avec nos partenaires* » ajoutant que « *les impacts les plus importants,, c'est au niveau du transport ferroviaire. On va devoir regarder l'alignement du transport ferroviaire des conteneurs et s'assurer qu'on a des mesures pour diminuer le bruit et éliminer les problèmes et faire des mesures compensatoires en fonction de ce qu'on va avoir comme tracé final.* »

Une des raisons de ces hésitations, serait l'existence d'une nouvelle norme visant des convois de trois kilomètres (10,000 pieds). Mais justement, si le triage actuel occupe bien trois kilomètres depuis l'étroit viaduc dans l'axe Pie-IX jusqu'à la rue Amherst, en retour, la distance de celle-ci à la courbe actuelle n'est que de deux kilomètres! Par contre, en inversant la courbe, et à condition d'élargir ce viaduc pour ajouter quelques voies, on disposerait de six kilomètres pleine largeur jusqu'aux terminus conteneurs!

Autre nouveauté, apparemment contradictoire selon le CP, les convois seraient maintenant chargés directement sur des convois dédiés, ce qui explique mal pourquoi il faudrait continuer à les allonger et les aligner devant le quartier Sainte-Marie - et même à les envoyer trier à Côte-Saint-Luc! - plutôt que les expédier sitôt prêts! (Denyse Nepveu, directrice CPR, Commission du BAPE, sur le projet de « connexion à la rue A-D-Roy », consultations sur la modernisation de la rue Notre-Dame, 29 janvier 2002)

En réalité, comme pour CP Rail, les objections de l'Administration portuaire reposent sur des raisons financières davantage qu'opérationnelles – celles-ci semblant au contraire plutôt positives! Sur l'inertie immanente aussi, la situation actuelle ne posant pas vraiment de problèmes – sauf pour le kilomètre manquant! En fait, le statut quo ne dérange ni le Port ni le CP qui redoutent surtout d'avoir à faire les frais de l'opération!

Et en vrai, hormis d'abord la population de ces quartiers, la principale intéressée ici est bien la Ville de Montréal, pour la valeur de localisation exceptionnelle des terrains libérés devant le fleuve, pour la réparation d'une plaie béante dans le paysage, la trame et le tissu urbains, et pour la complétion d'un front urbain de haute qualité et densité, prolongeant l'aménité et l'urbanité du centre-ville depuis le Vieux-Montréal jusqu'au quartier Hochelaga, à travers le faubourg Québec et le quartier Sainte-Marie.

Il s'agit donc bien d'un projet d'urbanisme. Et comme tel, ce projet ne peut être que celui de la Ville, qui doit en prendre l'initiative en interpellant et mobilisant les deux principaux partenaires concernés. Pour le Port et le CP, leur participation pourrait se limiter au réaménagement de leurs voies ferrées respectives. À défaut, on pourra toujours rappeler la *Loi sur le déplacement des lignes ferroviaires et les croisements de chemins de fer*, adoptée en 1974 pour le quartier Saint-Roch à Québec et invoquée à Regina en 1986 pour faciliter des projets de réaménagement urbain.

Mais il faudrait commencer par le principal acteur en présence, le ministère des Transports, dont l'intervention annoncée offre cette occasion unique, qui ne se représentera pas avant longtemps si les plans proposés ne sont pas modifiés. Un

bref résumé du projet a été déposé aux audiences publiques et les responsables du dossier rencontrés récemment ont en fait trouvé l'idée de l'inversion de la courbe intéressante en soi, et ne verraient pas d'objections à construire le viaduc ailleurs pour le même coût, mais ne peuvent eux non plus en prendre l'initiative pour la Ville. Celle-ci pourrait aussi impliquer la Société du Havre - en étendant son territoire jusqu'ici! – et devraient également s'associer la Société du Vieux-Port pour le prolongement de sa promenade, condition première au développement d'un front de mer de qualité sur Notre-Dame.

À cet égard enfin, cette qualité et ce développement devraient être pris en considération dans le choix final de la solution et du design du nouveau boulevard Notre-Dame. Il faudrait peut-être comparer ce projet à celui de la très coûteuse mise à terre, elle, de l'autoroute Bonaventure engagée pour les mêmes raisons - mais sans l'apport du ministère des Transports : remplacement d'une autoroute par un boulevard urbain, ouverture au fleuve, requalification des anciens secteurs industriels et ouvriers, enfin réaménagement d'une des principales portes d'entrée de la ville! Ce qui est bon à l'Ouest du centre ville ne devrait-il pas l'être aussi à l'Est?!....

Jean Décarie, urbaniste
190508

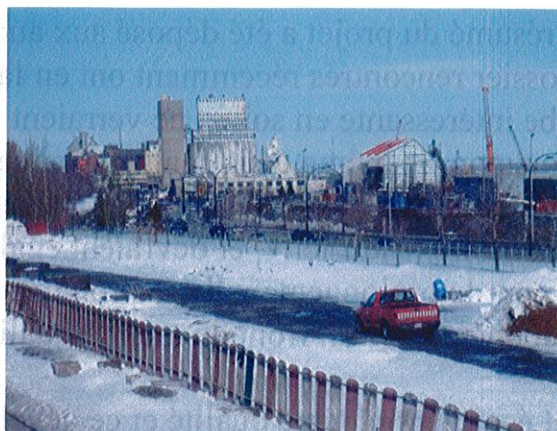
Photos



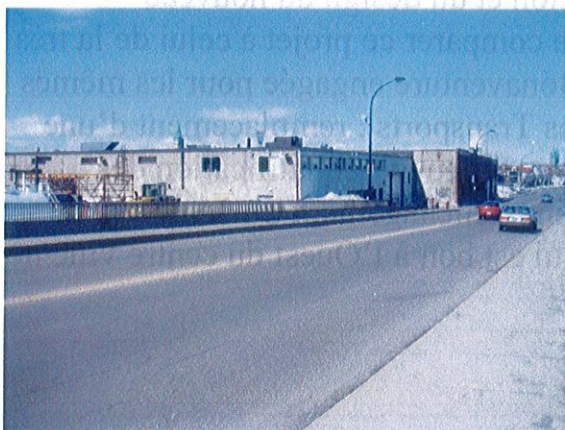
Photo Google Earth 2008 du secteur affecté



PICT0001.JPG La gare de triage Hochelaga



PICT0004.JPG Vue du triage viaduc Sainte-Catherine, emplacement de la nouvelle courbe



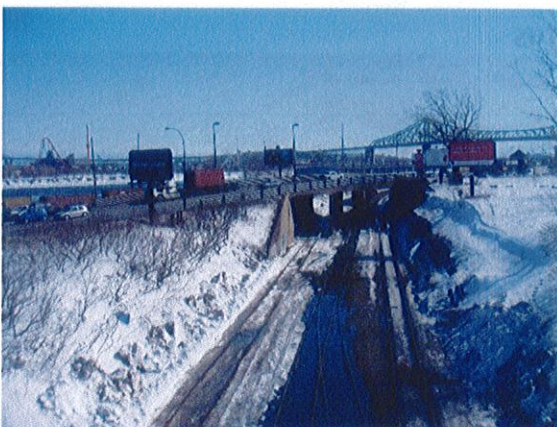
PICT0005.JPG Viaduc Sainte-Catherine, installations du service des Parcs



PICT0007.JPG Rue Notre-Dame, coin Alphonse-Roy



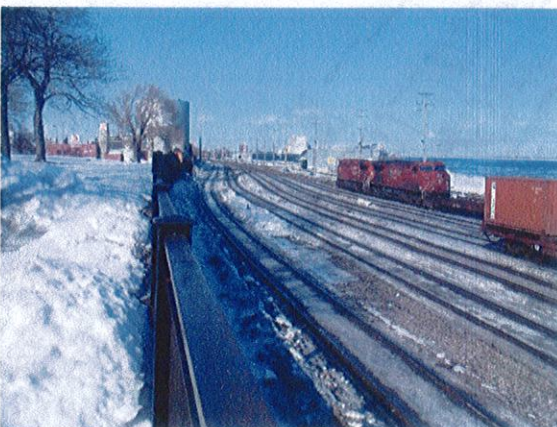
PICT0015.JPG La boucle d'accès, viaduc Sainte-Catherine



PICT0016.JPG La boucle d'accès, viaduc Notre-Dame

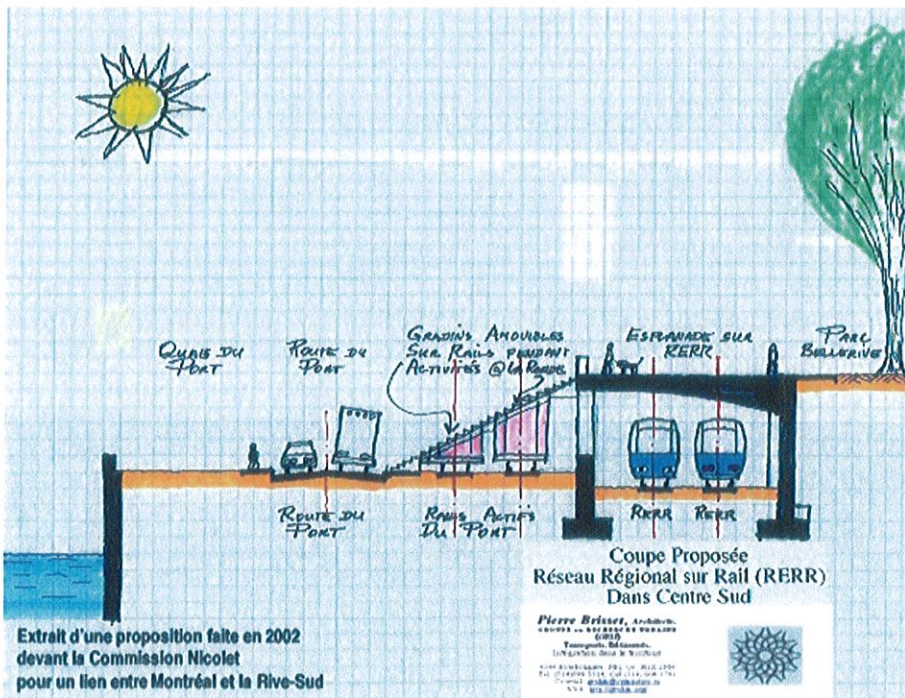
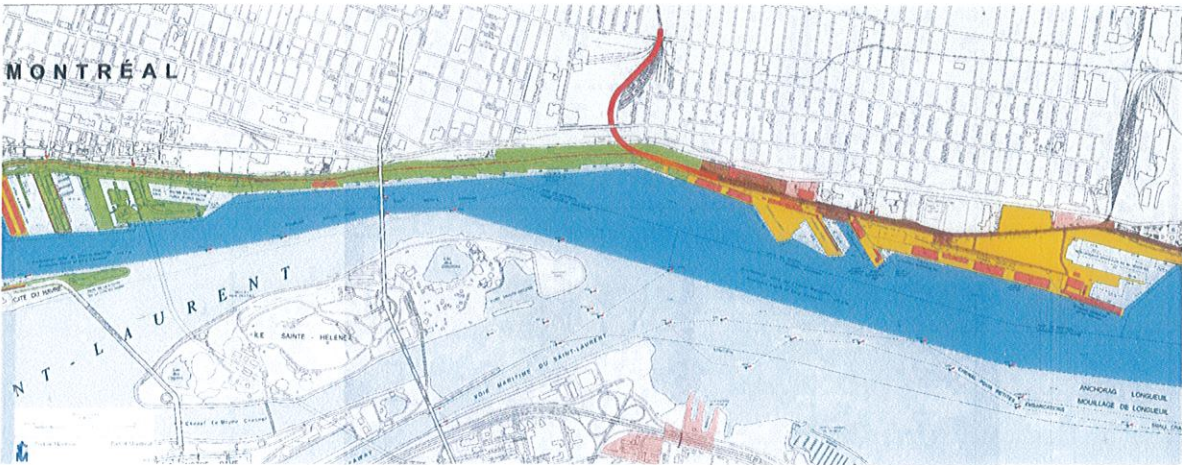
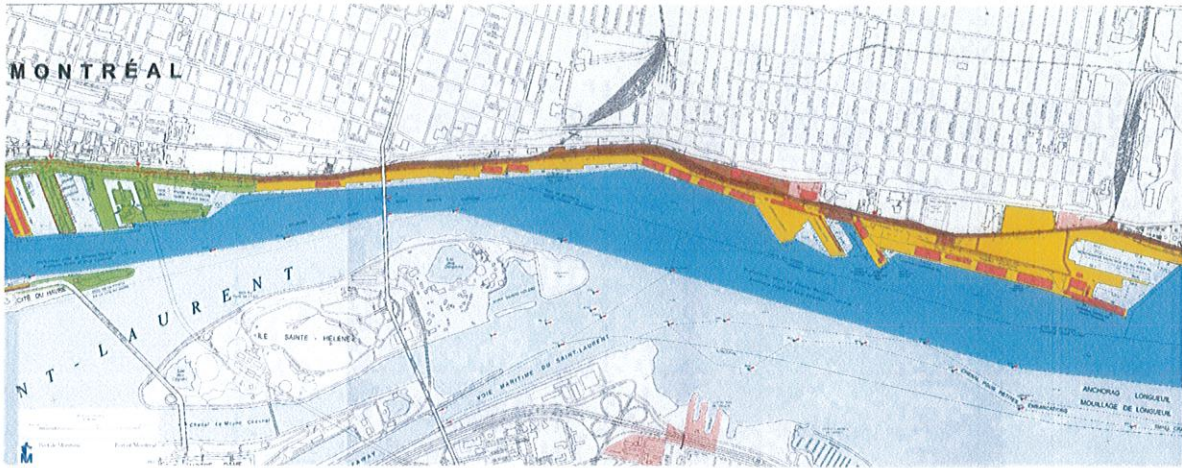


PICT0017.JPG, viaduc Sainte-Catherine, embranchement sud



PICT0030.JPG Parc Bellerive, vue du triage vers l'est

Plans



Extrait d'une proposition faite en 2002 devant la Commission Nicolet pour un lien entre Montréal et la Rive-Sud

10

10

10