

Des espaces publics rassembleurs autour du fleuve

L'avenir de l'est du centre-ville : le secteur des Faubourgs

Mémoire présenté à l'Office de la consultation publique de Montréal
4 avril 2019

Les AmiEs du courant Sainte-Marie

Introduction

L'accès au fleuve dans le Centre-Sud est au centre des préoccupations des AmiEs du courant Sainte-Marie (ACSM) depuis 2012.



**Les AmiEs du Courant
Sainte-Marie**

Cet organisme poursuit les buts suivants :

- regrouper toutes les personnes intéressées à promouvoir la pérennité, l'intégrité, la revitalisation et l'insertion dans la trame verte et bleue du Grand Montréal, du parc du Pied-du-Courant et de ses environs en incluant les abords du pont Jacques-Cartier,
- être un acteur central concernant les questions relatives au développement et au maintien de l'accès au fleuve dans le Centre-Sud,
- défendre l'intégrité de l'environnement du parc du Pied-du-Courant et de ses environs (de la rue Amherst à la rue Frontenac),
- veiller à la représentation des membres devant les différentes structures administratives et politiques.

Les ACSM en tant que groupe et individuellement, ont participé à plusieurs consultations publiques concernant leur secteur d'intérêt depuis le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie en 2011. Malgré les consultations multiples, ils ont trouvé que plusieurs améliorations tardent à se réaliser dans le Centre-Sud en comparaison avec l'ouest du centre-ville.

Des consultations, il y en a eu et le temps presse

Il y a eu des consultations pour traiter des enjeux de l'est du centre-ville, mais plusieurs isolaient les secteurs les uns des autres, au lieu de les considérer dans leur ensemble. On ne peut pas séparer le fleuve, le pont, les voies ferrées, ainsi que la rue Notre-Dame. Ils forment un tout et font partie des enjeux concernant la mobilité des transports et l'accès au fleuve. Ils doivent faire partie des solutions dans leur ensemble. Ceci laisse à penser que les vœux des citoyens consultés ne semblent pas avoir été bien entendus, car les consultations persistent. Il faut passer à l'action, car pendant ce temps les promoteurs construisent.

Les mémoires des ACSM déposés dans le passé décrivaient le secteur autour du fleuve comme un seul et même quartier. Par le biais de ces mémoires, ils ont exploré les possibilités de cohabitation avec les enjeux de mobilité. Ces mémoires étaient directement reliés aux enjeux soulevés dans la consultation pour le PPU des Faubourgs. Les ACSM invitent l'OCPM à les réexaminer pour les fins de cette consultation.

Consultations auxquelles les ACSM ou leurs membres ont participé relativement au secteur

- 2018 OCPM_Avenir du parc Jean-Drapeau (ACSM)
- 2017 VM_Plan d'Action sur la Politique patrimoniale de Montréal (ACSM)
- 2017 SVP_Avenir du Vieux-Port (Membres : Gaétan Auger, Victor Balsis)
- 2016 OCPM_Stratégie centre-ville (ACSM)
- 2016 OCPM_Réduction de la dépendance aux énergies fossiles (ACSM)
- 2016 VM_Abords du pont Jacques-Cartier (ACSM)
- 2016 OCPM_Morphopolis (Membres : Gaétan Auger et Victor Balsis)
- 2013 OCPM_Avenir du Vieux-Montréal (Comité citoyens du parc Bellerive/ACSM)
- 2011 OCPM_PPU du quartier Sainte-Marie (Membres : Gaétan Auger, Victor Balsis)

Constats et défis

On a rêvé l'Ouest, on doit rêver l'Est

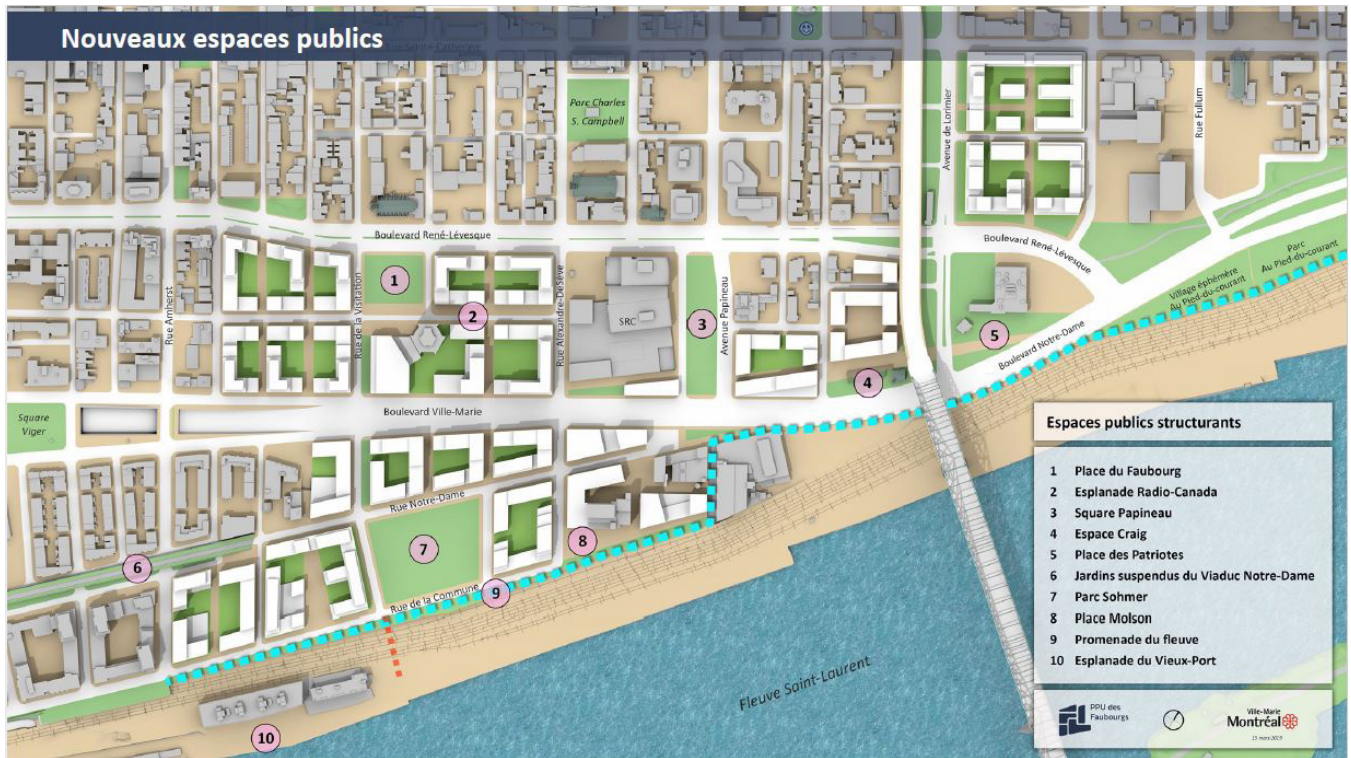
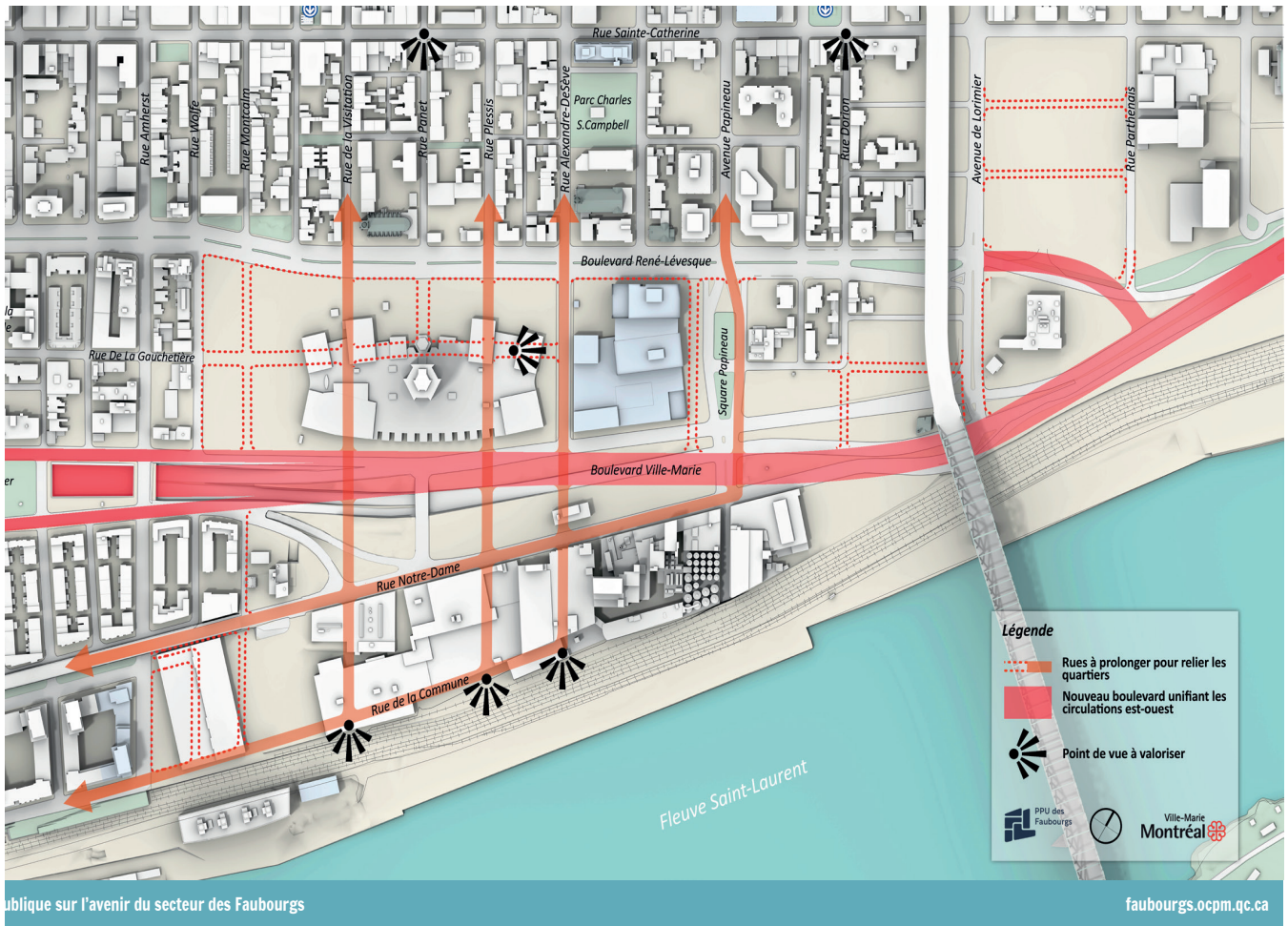
Les ACSM constatent que la Ville a investi par le passé des centaines de millions pour des projets de revitalisation dans l'Ouest du centre-ville (Projet Bonaventure, Sainte-Catherine, Quartier des Spectacles...). Cette dernière a souvent engagé des firmes d'architecture privées comme Daoust-Lestage pour en faire la planification. S'agit-il un manque d'ambition ou d'appétit quand il s'agit de l'Est du centre-ville? Même sur le plan local, dans le territoire des Faubourgs, il y a des divisions dans l'Est qui font des différences apparentes.

Le pont Jacques-Cartier sépare et coupe l'arrondissement Ville-Marie de plusieurs façons, autant du côté physique que psychologique. Prenons par exemple les investissements et la qualité des infrastructures et aménagements de chaque côté du pont. Les trottoirs de la rue Sainte-Catherine à l'est du pont rétrécissent pour accorder plus de place aux véhicules et il n'y a pas de place pour du mobilier urbain ou des arbres. Les lampadaires sont du même type, soit de col de cygne que nous retrouvons en bordure des autoroutes. Plus au sud, la station de pompage Craig est en ruines. Même sort pour le chalet du parc du Pied-du-Courant.

Les camions et les véhicules privés semblent être prioritaires dans les rues et les traverses piétonnes sont dangereuses sinon impossibles à utiliser de façon sécuritaire. Avec la chute à neige et la prolifération des panneaux publicitaires géants autour, nous nous croyons sur une autoroute, et non aux portes du centre-ville de la métropole du Québec.

La situation est loin d'être aussi dramatique à l'ouest du pont Jacques-Cartier. En fait les trottoirs y sont plus larges, donc plus agréables à utiliser et nous commençons à percevoir le voisinage d'un véritable centre-ville. Mais de façon générale, nous sommes loin de l'image que la ville projette quand les visiteurs entrent par le boulevard Robert-Bourassa ! Bref, tout cela n'est pas digne d'une porte d'entrée principale pour une ville comme Montréal qui se veut une grande métropole internationale !

Les ACSM se posent souvent la question "Pourquoi cette division et cet écart entre l'Ouest et l'Est ?". La session d'information pour le PPU des Faubourgs est un bon exemple de cette "perception" qui se poursuit dans le temps au détriment du quartier Sainte-Marie. Par exemple, la Ville avait proposé une promenade riveraine derrière le nouveau projet immobilier Molson, avec vue sur le fleuve à l'ouest de la rue Papineau. Mais rien pour l'Est. On nous suggère d'employer la rue Notre-Dame (A720) pour accéder au parc du Pied-du-Courant pour rejoindre et apprécier les autres vitrines sur le fleuve à l'est du pont. En plus, rien n'est proposé pour contempler ce dernier quand les convois de train du Port sont garés devant. Il n'y a pas de promontoire ni de passerelle pour accéder aux quais, permettant ainsi d'avoir un contact plus intime avec notre fleuve.



Un Montréal où les citoyens retrouvent l'accès à leur fleuve

Permettre aux Montréalais d'accéder au fleuve dans le Centre-Sud ne devrait pas être une tâche insurmontable. Certes, trois paliers de gouvernement et plusieurs ministères et sociétés compliquent le travail pour la Ville, mais cette dernière doit prendre le rôle directeur pour représenter les désirs de ses citoyens et ainsi travailler sur une vision à long terme. D'autres villes ont réussi à le faire, pourquoi pas Montréal ?

Il faut négocier avec plusieurs partenaires dans l'Est (la MTQ, la Société du Vieux-Port, la Société des ponts, le Port, le CP, le CN). C'est un exercice de longue haleine, mais qui en vaut la peine afin de redonner le fleuve aux Montréalais. Actuellement le mot d'ordre semble être "diviser et conquérir", car la présence de plusieurs paliers gouvernementaux avec des priorités différentes semble en opposition aux désirs des résidents du secteur. Il y a sûrement une manière de trouver un terrain de compromis acceptable pour tous.

Malgré les défis, la Ville devrait faire preuve de leadership et adopter une vision rassembleuse pour les générations futures, afin de donner accès au fleuve de façon permanente. Le moment est propice, et même crucial avec la modernisation de la rue Notre-Dame et la nécessité de construire un nouveau viaduc près de la rue Frontenac, là où se trouve la courbe du CP.

Quant aux relations avec ses citoyens corporatifs, les intérêts de la collectivité doivent être mis en tête de liste. Prenons l'exemple de la réserve de parc pour le terrain de stationnement U Haul adjacent au pont et en face du fleuve. La Ville a décidé de ne pas acquérir ce terrain névralgique quand l'opportunité de l'expropriation s'était présentée. La Ville a également approuvé le projet de Sax sur le fleuve, un projet de 49 unités de condo qui va bloquer une autre vitrine sur le fleuve à l'est de l'Héritage du Vieux-Port. Et maintenant la Société du Vieux-Port veut à son tour construire un stationnement étagé en face du fleuve. La Ville devrait travailler plus en partenariat avec les sociétés et les corporations, surtout celles qui occupent des places de prestige en face du fleuve et leur présenter des options de rechange qui préservent l'accès public au fleuve pour tous.



Photo: Radio-Canada/Simon-Marc Charron



Sax sur le Fleuve

Contexte des lieux

Le départ des activités portuaires/ferroviaires et les industries

Le Havre de Montréal

Ce secteur a connu une grande transformation dans les dernières décennies. Dans son secteur ouest, le canal Lachine a depuis longtemps abandonné son passé industriel. Des développements résidentiels et mixtes ont pris la place des usines. C'est la même chose pour le secteur de Griffintown. On parle maintenant d'ériger un stade de baseball au bassin Peel et on prévoit déjà une station REM à cet endroit.

Pointe-du-Moulin/Silo No 5

La société responsable de la Pointe-du-Moulin/Silo N° 5/rue Mill, la Société Immobilière du Canada, a lancé un appel de propositions pour revaloriser ces espaces abandonnés de l'ouest du Vieux-Port de Montréal. Il ne restera que le quai Bickerdike, qui est encore utilisé par le Port de Montréal. Aux alentours de l'an 2000, le Port avait étudié la possibilité de vendre ce quai aux frères Reichmann. Ces derniers avaient fait la proposition de construire un projet de Technodôme sur ce site. Le projet récréotouristique ne s'est jamais réalisé, mais on peut se demander pour encore combien de temps le Port va continuer ses activités à cet endroit, puisque les activités portuaires lourdes se trouvent principalement à l'est de la rue Frontenac et à Contrecoeur. Pendant ce temps le secteur ouest du Vieux-Port accueille de plus en plus de résidents et visiteurs.

Quai de l'Horloge

La Société du Vieux-Port est en train de finaliser son plan directeur pour redéfinir le Vieux-Port. Des investissements totalisant 175 millions \$ en développement sont prévus dans les 15 prochaines années, incluant une transformation majeure pour le quai de l'Horloge. Ce dernier se trouve tout près des terrains Molson et des voies ferrées du Port.

Selon le site de la SIC :

“Le Vieux-Port de Montréal est le site récréotouristique le plus fréquenté au Canada avec plus de 7 millions de visiteurs.”



LEUEN PARTI
POINTE-DU-MOULIN - NOUVEAU QUARTIER URBAIN
 Le nouveau quartier de la Pointe-du-Moulin, situé au bord d'un canal, accueillera un mélange de logements de haute qualité, de bureaux, de commerces et de services. Le quartier sera desservi par un réseau de transport en commun et offrira un accès facile aux services de santé, d'éducation et de loisirs. Le quartier sera desservi par un réseau de transport en commun et offrira un accès facile aux services de santé, d'éducation et de loisirs.

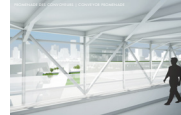
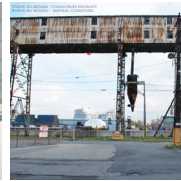
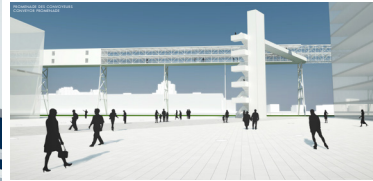
LEUEN PARTI
POINTE-DU-MOULIN - A NEW URBAN DISTRICT
 The newest section of the Pointe-du-Moulin will be transformed into a new, vibrant area able to accommodate residential, office, hotel and other community purposes, such as a health centre. The addition of a new public square at the foot of the Pointe-du-Moulin will be an essential part of the development and the new urban district will be a vibrant, complete neighbourhood.

DÉVELOPPEMENT POINTE-DU-MOULIN

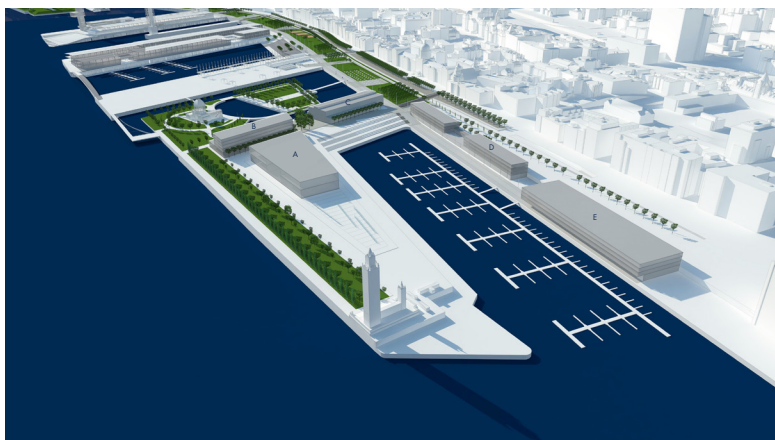
A. Pointe	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
B. Bâtiment existant	1 500 m ² (15 000' x 10' x 3' étage)
C. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
D. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
E. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
F. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
G. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
H. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
I. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
J. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
K. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
L. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
M. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
N. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
O. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
P. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Q. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
R. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
S. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
T. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
U. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
V. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
W. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
X. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Y. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Z. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)

POINTE-DU-MOULIN MIXED USE DEVELOPMENT

A. Pointe	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
B. Bâtiment existant	1 500 m ² (15 000' x 10' x 3' étage)
C. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
D. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
E. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
F. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
G. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
H. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
I. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
J. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
K. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
L. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
M. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
N. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
O. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
P. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Q. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
R. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
S. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
T. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
U. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
V. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
W. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
X. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Y. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Z. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)



DRAGAGE LESTAGE
Canada



LEUEN PARTI
QUAI DE L'HORLOGE - UNE NOUVELLE DESTINATION
 Le quai de l'Horloge sera transformé en un lieu public de haute qualité, accueillant un mélange de logements de haute qualité, de bureaux, de commerces et de services. Le quartier sera desservi par un réseau de transport en commun et offrira un accès facile aux services de santé, d'éducation et de loisirs. Le quartier sera desservi par un réseau de transport en commun et offrira un accès facile aux services de santé, d'éducation et de loisirs.

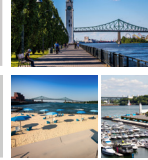
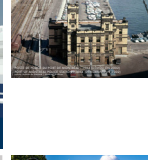
LEUEN PARTI
CLOCK TOWER PIER - A NEW DESTINATION
 The Clock Tower Pier, well-known for its remarkable historic tower, will benefit from its close waterfront location to experience its renaissance. The exciting, large-scale public park will give way to new cultural and recreational uses, including a new library, restaurant, cafe, hotel and a new clock tower. The addition of a new public square at the foot of the Clock Tower will be an essential part of the development and the new urban district will be a vibrant, complete neighbourhood.

DÉVELOPPEMENT QUAI DE L'HORLOGE

A. Bâtiment existant	1 500 m ² (15 000' x 10' x 3' étage)
B. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
C. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
D. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
E. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
F. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
G. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
H. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
I. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
J. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
K. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
L. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
M. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
N. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
O. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
P. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Q. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
R. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
S. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
T. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
U. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
V. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
W. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
X. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Y. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Z. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)

CLOCK TOWER PIER DEVELOPMENT

A. Bâtiment existant	1 500 m ² (15 000' x 10' x 3' étage)
B. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
C. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
D. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
E. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
F. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
G. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
H. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
I. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
J. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
K. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
L. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
M. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
N. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
O. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
P. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Q. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
R. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
S. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
T. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
U. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
V. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
W. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
X. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Y. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)
Z. Commerce	1 100 000 m ² (13 100' x 12' x 20' étage)



DRAGAGE LESTAGE
Canada

Plus de résidents et travailleurs

Est du Vieux-Port

Juste à l'est du secteur du Vieux-Port, toujours sur les quais, des projets résidentiels comme Héritage du Vieux-Port dans l'ancien bâtiment frigorifique, et le Sax sur le fleuve occupent des places de prestige en face du fleuve. Des résidences ont poussé également au nord de la rue de la Commune et la dernière phase du projet Solano est en construction.

Le secteur Molson

Un quartier fluvial en redéfinition

Les industries qui s'appuyaient sur le Port de Montréal sont depuis longtemps disparues. Un dernier chapitre industriel va se terminer avec le départ de la brasserie Molson en 2021 et la requalification de ses terrains. Ce dernier est actuellement en négociations avec un consortium qui veut redévelopper le site, et créer un nouveau quartier mixte fluvial. Ceci ouvre la possibilité de permettre aux Montréalais de renouer avec le fleuve dans de nouveaux espaces en face de ce dernier dans l'Est du centre-ville, un rêve que nous a partagé Geoff Molson en 2015.

Mais les voies ferrées du Port vont demeurer même si les activités portuaires sont situées à l'est. La raison est simple. Le Port fonctionne encore avec la configuration de la courbe du CP qui a été mise en service quand l'ensemble des activités portuaires se trouvait à l'ouest (aujourd'hui le Vieux-Port). Outre le fait que cela prive les citoyens de la possibilité de se rapprocher du fleuve, cela représente un manque d'efficacité pour le Port, car les convois de trains d'une longueur de 3 km (vs les 2 km actuels) sont maintenant devenus un standard.

Le secteur du Pied-du-Courant

Un secteur en ébullition

Les Montréalais ont trop longtemps tourné le dos au fleuve, car les industries, le Port et la circulation de la rue Notre-Dame ne le rendaient pas accessible. Les AmiEs du courant Sainte-Marie œuvrent pour faire la promotion des espaces riverains et unifier les vitrines en face du fleuve dans l'est du centre-ville. Leurs efforts et l'attention apportée ont fait des petits avec le Village au Pied-du-Courant sur la chute à neige ainsi que les activités citoyennes sur la Friche à l'est du parc. Cela avait débuté avec le parc Bellerive en 2012 (renommé le parc du Pied-du-Courant). Depuis, l'arrondissement a investi dans l'embellissement et la sécurisation de ce parc centenaire.

Des promoteurs immobiliers ont à leur tour compris les avantages qui se présentaient en raison de la proximité du fleuve dans le Centre-Sud. Plusieurs projets privés sont en construction et d'autres en planification autour du pont Jacques-Cartier. À l'ouest du pont et au nord de la rue Notre-Dame, la construction de la nouvelle Maison de Radio-Canada devrait se terminer vers la fin de l'année. Elle sera rejointe par la création d'un nouveau quartier mixte à l'ouest, le Quartier des lumières du Groupe Mach.

Puis à l'est du pont, le Groupe Prével a récemment acheté l'immense terrain connu sous le nom de Porte Sainte-Marie ou les Quais de Lorimier. Le promoteur propose à son tour un quartier mixte composé de plusieurs phases. À ceci va s'ajouter la venue de centaines d'employés provinciaux dans le Quartier des fonctionnaires autour des rues Parthenais et Fullum. Tous ces projets représentent l'ajout de plusieurs milliers de nouveaux résidents, travailleurs et visiteurs.

Illustration de la requalification urbaine possible / Esplanade de la Commune



Suggestions & Propositions

Ce qui suit détaille des suggestions et des propositions qui avaient été largement avancées dans les mémoires des ACSM et de ses membres lors des consultations de l'OCPM, et plus particulièrement celles de la Stratégie centre-ville, de Morphopolis et de l'Avenir du parc Jean-Drapeau. Il est à noter que celle de l'Îlot Craig a été développée récemment.

1. PORTE D'ENTRÉE DE LA MÉTROPOLE LE PONT ET L'ENTRÉE DE VILLE

La porte d'entrée de la métropole détermine la première impression qu'ont les visiteurs quand ils entrent à Montréal. Le pont Jacques-Cartier fait en sorte que le secteur l'entourant est devenu un pôle de transit dans un milieu urbain habité. Les artères des environs en témoignent : Notre-Dame, De Lorimier, Papineau. Elle est située en plein milieu résidentiel et d'emploi et se trouve à proximité d'écoles et de résidences d'ainé(e)s. L'entrée du pont est dangereuse pour les piétons et les cyclistes, et en particulier pour les familles et les personnes à mobilité réduite. La piste multifonctionnelle du pont ne répond plus aux besoins de 2019 en termes d'accessibilité ou de sécurité. Elle n'est pas ouverte à l'année.

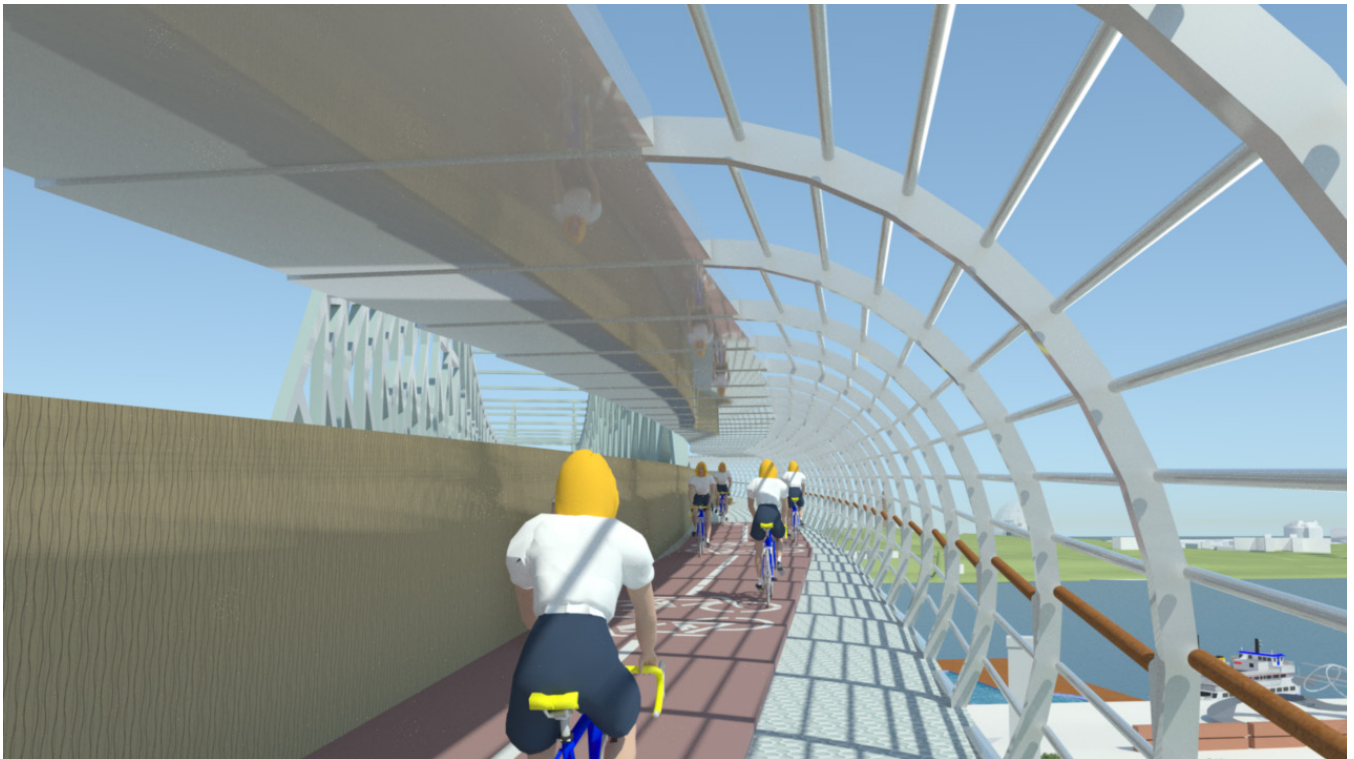
Plusieurs projets de développement majeurs vont s'ajouter autour dans les prochaines années, comme les projets immobiliers et l'ajout de lieux de travail pour les nouveaux fonctionnaires provinciaux. La modernisation de la rue Notre-Dame, incluant le tramway et la piste cyclable express, vont ajouter de la circulation dans les deux sens entre l'ouest et l'est de l'île. De l'autre côté du fleuve le développement du nouveau centre-ville autour de la station de métro Longueuil va créer plus de circulation entre les rives. Puis finalement les investissements visant à améliorer l'offre touristique du parc Jean-Drapeau vont faire transiter plus de gens sur le pont. Un point positif est le fait que le transport actif et collectif est en augmentation, ce qui est une excellente nouvelle pour aider à la réduction des gaz à d'effets de serre.

Les ACSM ont déjà proposé des solutions pour que le pont soit mieux intégré dans son milieu urbain et aussi pour qu'il soit mieux adapté aux changements de comportements dans notre société, telle l'utilisation du transport actif, car le pont Jacques-Cartier n'a pas évolué aussi rapidement dans ce sens.

Parmi les pistes recommandées :

1. Créer un parc linéaire prestigieux sous le pont entre le parc des Faubourgs et le fleuve pour faciliter et favoriser les déplacements actifs, réduire les îlots de chaleur et embellir cette porte d'entrée de la métropole.
2. Ajouter un ascenseur avec un belvédère du côté ouest du pont, près de la rue Sainte-Catherine non loin du métro Papineau, afin de faciliter l'accès universel et sécuritaire au pont ainsi que pour promouvoir le transport actif. Cette infrastructure serait adjacente, mais indépendante de la structure du pont.
3. Créer ou agrandir la piste multifonctionnelle du côté ouest du pont (inspirée du Skypath pour l'"Auckland Harbour Bridge" <http://www.skypath.org.nz/>). La piste multifonctionnelle doit répondre aux besoins existants et futurs et doit être accessible tout au long de l'année.
4. Porter une attention spéciale à une architecture exemplaire dans la qualité des bâtiments faisant la promotion des principes de quartiers verts.

En plus de sécuriser le pont et ses abords et d'améliorer la cohabitation avec la circulation intense des véhicules dans le quartier, les mesures comme celles-ci contribueront à la reconnaissance du secteur comme étant un pôle récréotouristique et familial d'envergure métropolitaine et non seulement un simple lieu de transit.



2. LES VUES

DES PERSPECTIVES À PRÉSERVER ET À PROMOUVOIR

Il y a plusieurs problématiques dans le secteur relativement aux vues emblématiques de notre métropole. Malgré de nombreuses vitrines sur le fleuve à l'est du pont, les vues sont souvent obstruées par les trains garés devant le parc du Pied-du-Courant. Aussi, il n'est pas digne d'une porte d'entrée importante de la métropole de laisser ses visiteurs être bombardés par de nombreuses annonces publicitaires géantes placées sur les toitures des bâtiments et en bordure du fleuve. Ces dernières sont installées principalement pour attirer l'attention des conducteurs des véhicules sur le pont et la rue Notre-Dame.

Les ACSM pensent que l'héritage de notre patrimoine architectural et paysager est important. Il faut protéger les perspectives sur nos icônes comme le pont, la biosphère et le fleuve. D'autant plus que les panneaux publicitaires sont des facteurs de distraction pouvant causer des accidents.

Les ACSM suggèrent que la Ville

1. détermine les cônes de protection et des balises pour protéger l'intégrité des vues sur les éléments emblématiques de la ville, autant les bâtiments patrimoniaux que les paysages d'intérêt public,
2. utilise son pouvoir de réglementation urbaine pour obliger les promoteurs à protéger ou à incorporer ces vues dans leurs projets,
3. adopte un règlement pour mieux contrôler et restreindre l'emplacement des panneaux publicitaires géants dans les cônes de vue comme l'entrée du pont dans le parc des Faubourgs et les vitrines sur le fleuve près du parc du Pied-du-Courant,
4. construise des promontoires près du parc du Pied-du-Courant pour permettre aux Montréalais de jouir de la vue sur le large du fleuve même quand les convois de trains sont garés devant.



Parc des Faubourgs



Rue Dorion_ La Biosphère de Buckminster Fuller (Expo 67)

3. ESPACE CRAIG

L'ÎLOT CRAIG ET LA RUE DORION

Lors de la présentation de l'OCPM le 19 février, il a été mentionné que l'accès et l'usage de la station de pompage Craig sont des défis majeurs en raison de son emplacement.

Dans un document du PPU des Faubourgs, on écrit ceci par rapport à la Station de pompage Craig:

“D'autres travaux sont nécessaires pour conserver ce bâtiment. À moyen terme, le devenir de la station Craig est intimement lié à son environnement. Ainsi, tant que le bâtiment restera implanté dans le terre-plein central d'une route à fort débit, son accessibilité demeurera restreinte et ses usages possibles seront incompatibles avec une ouverture au public.”

Selon les ACSM, il faut créer un pôle de destination autour du site de l'Îlot Craig, par exemple en construisant un pavillon vitré pouvant être annexé à la station de pompage sur son côté ouest. Des salles d'exposition pourraient possiblement être ajoutées en souterrain. Les vues du pont, du fleuve et de la ville offertes à partir de l'intérieur seront spectaculaires.

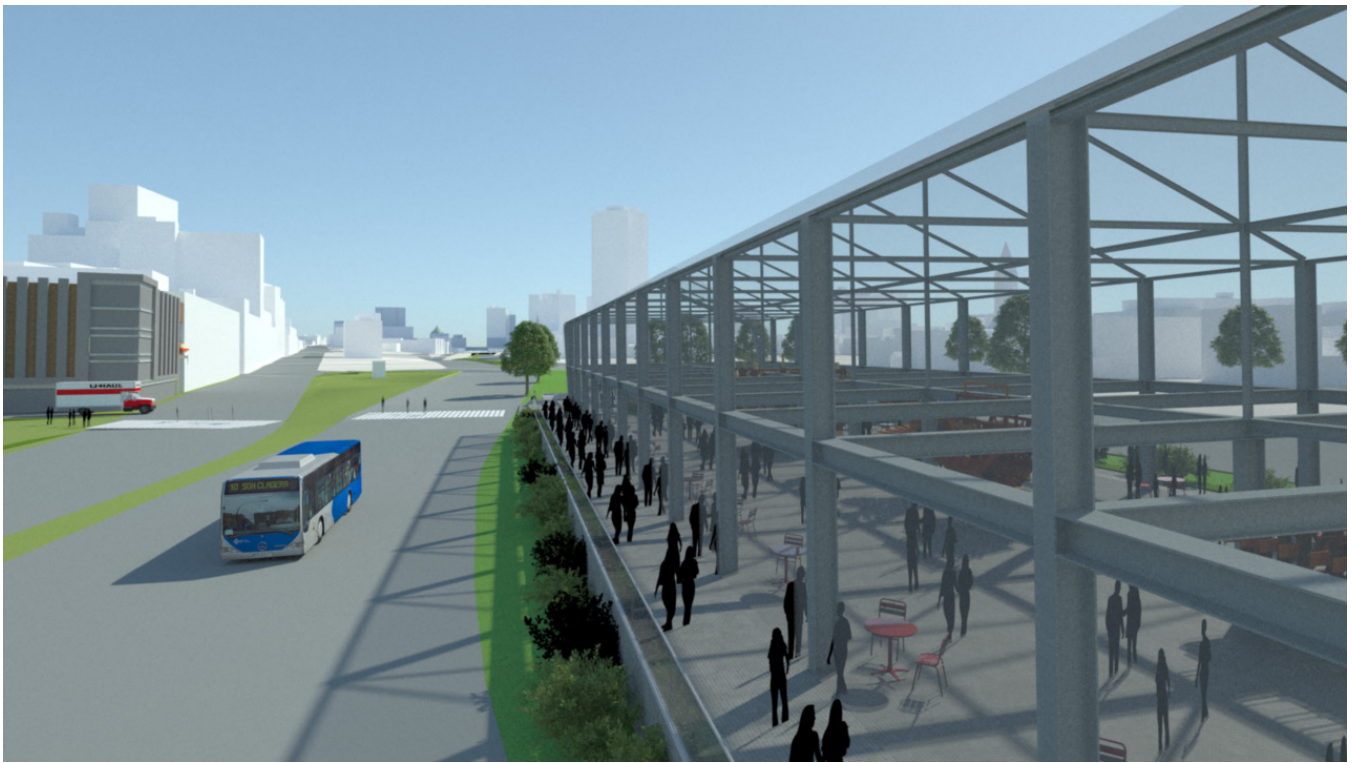
Une halte relais pour ceux qui veulent s'approcher du fleuve

Le pavillon vitré serait légèrement surélevé de façon à ce que le regard puisse passer au-dessus des voies de circulation des rues avoisinantes. Ceci permettrait une vue non seulement du pont, mais également des vues non obstruées du fleuve et de la ville. Une fontaine géante devant l'entrée principale de l'Espace Craig sur la rue Dorion pourrait atténuer le bruit des véhicules.

Le pavillon pourrait être multifonctionnel et servir de galerie d'art, de lieu d'exposition ou bien d'atelier de dessin et de peinture. Des tables et des chaises en périphérie seraient disponibles pour recevoir les personnes qui veulent profiter de ces espaces afin d'apprécier les vues, prendre un verre, un café ou bien casser la croûte. Les espaces souterrains et de la station de pompage Craig elle-même pourront servir comme lieux de performance ou d'exposition.

Entrée de l'Espace Craig dans l'axe de la rue Dorion

Au lieu d'utiliser des artères achalandées comme l'avenue de Lorimier ou la rue Papineau pour accéder au fleuve, nous pourrions prolonger la rue Dorion vers le sud afin d'arriver devant le terrain d'U Haul, permettant ainsi un accès plus paisible vers la nouvelle promenade du fleuve. De cette façon les Montréalais pourraient profiter de la vue exceptionnelle de la Biosphère en sortant du métro Papineau et s'y rendre de manière plus agréable.



4. LA PROMENADE À L'EST DE LA RUE PAPINEAU

Il faut protéger les ouvertures sur le fleuve et s'assurer que les Montréalais y auront toujours accès de façon sécuritaire. Pour ce faire il faut prolonger l'axe du parc linéaire du Chemin-qui-marche à l'est du pont pour joindre le parc du Pied-du-Courant et la friche à l'est.

La Ville a mentionné la différence de topographie qui limite la promenade à la rue Alexandre-de-Sève pour bien voir au-dessus des convois quand ils sont garés devant le fleuve.

Que ce soit au-dessus des convois de trains garés, ou adjacents, il est essentiel d'unifier la promenade riveraine, ainsi que ses espaces adjacents, à l'est du pont. Il faut éviter de casser ce lien en demandant aux résidents de l'Est de prendre la rue Notre-Dame, avec ses camions lourds et ses véhicules privés. Ce n'est pas une expérience conviviale pour les familles.

Pour cette raison les ACSM suggèrent le prolongement d'une promenade riveraine surélevée et ensuite au niveau du sol à l'est de la rue Papineau.

Cette promenade peut prendre plusieurs formes :

- elle peut être sur les terrains d'U Haul,
- elle peut prendre la forme d'un "boardwalk" surélevé au-dessus des voies ferrées ou des autres voies adjacentes,
- il pourrait même y avoir une partie qui passe à l'intérieur même du bâtiment de la Canadian Rubber, où des activités commerciales, artistiques ou de restauration pourraient être intégrées.

Pour résumer, la promenade pourrait monter en hauteur entre Molson et la Canadian Rubber comme une sorte de High-Line, pour ensuite redescendre au niveau de la rue vis-à-vis du stationnement d'U Haul, pour ensuite se continuer vers le parc à l'est de la chute à neige.

Certes, la Ville doit négocier avec les propriétaires, par exemple avec la compagnie U Haul pour permettre l'intégration et l'accès public à travers son bâtiment, ou bien avec le Port pour construire une passerelle surélevée sur les voies ferrées pour contourner le bâtiment de la Canadian Rubber. L'objectif est d'unifier les terrains à l'est et à l'ouest du pont afin de créer un parcours riverain intéressant et sécuritaire pour tous, loin du bruit de la circulation de la rue Notre-Dame/nouveau boulevard Ville-Marie.

Avec le PPU des Faubourgs, nous avons l'opportunité d'unifier les terrains en face du fleuve et de créer un grand parc riverain avec plusieurs ouvertures sur le Centre-Sud. L'unification des espaces en face du fleuve fera en sorte que nous aurons une promenade riveraine continue d'environ 2 km entre les rues de Bercy et Amherst. À cela on pourrait ajouter la Promenade du Vieux-Port et plus à l'ouest, celle du canal Lachine, et peut-être un jour du côté est, entre les rues de Bercy et Davidson.



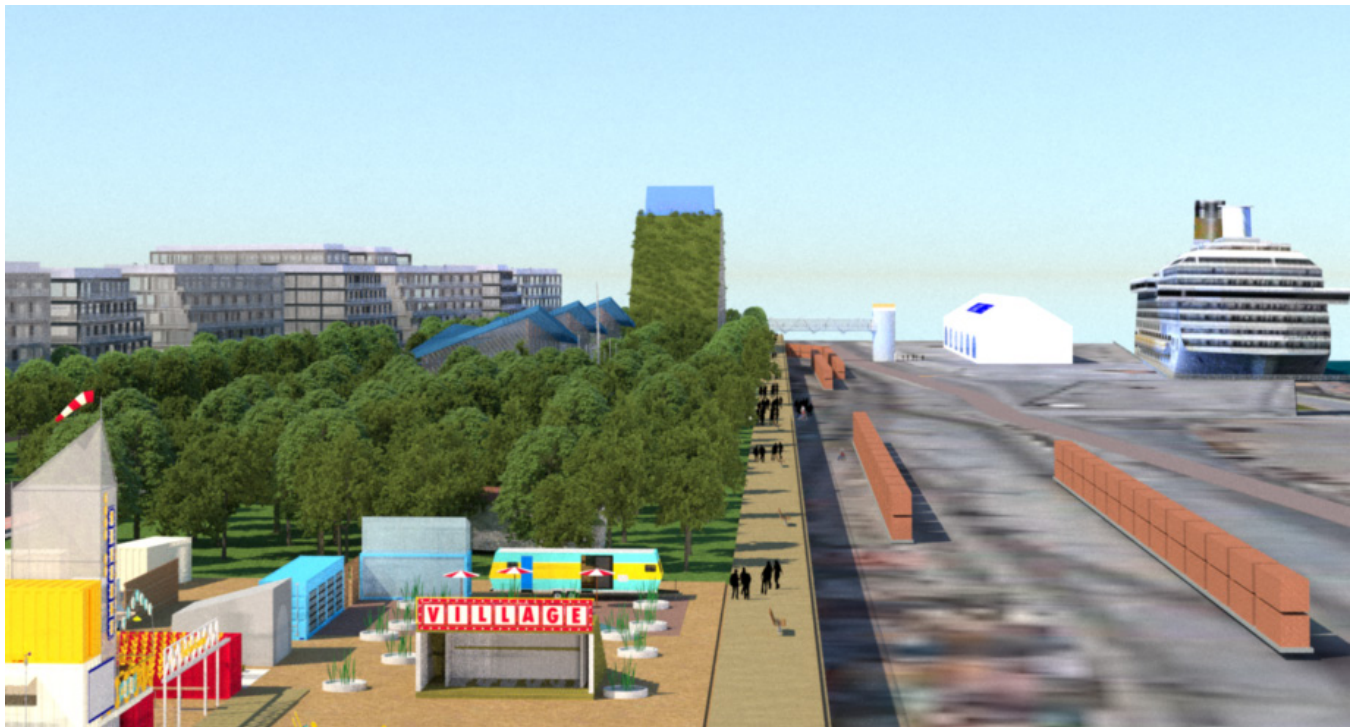
5. MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Il faut mieux réfléchir à une cohabitation sécuritaire entre des véhicules à moteur, les piétons et les cyclistes, en pensant aux familles qui vivent ou fréquentent le secteur. Actuellement, le côté nord de la rue Notre-Dame fait dos au futur boulevard urbain, ce qui renforce la perception d'un axe routier. Du côté sud de la rue, la vitrine sur le fleuve est isolée de son quartier par les multiples voies de transit. Ceci n'est pas très invitant pour les résidents et les visiteurs.

Le bruit des véhicules est tellement fort que cela ne permet pas la conversation normale à proximité, que ce soit sur le trottoir ou même dans le parc du Pied-du-Courant. Quant aux vues, et pour des raisons citées plus tôt, ce sont principalement les véhicules qui profitent d'un emplacement magnifique dans cette porte d'entrée de la métropole. Créer un boulevard urbain, c'est bien, mais il faut mettre en place des mesures pour atténuer le bruit des véhicules, surtout celui des camions lourds, en plus de faciliter et de sécuriser les traverses.

Suggestions :

1. instaurer la piste cyclable et le futur tramway du côté sud de la rue (côté fleuve), d'une part pour que leurs usagers puissent mieux apprécier ce dernier, et d'autre part afin de créer un tampon contre le bruit et assurer la fluidité d'une voie express (avec moins d'arrêts),
2. avoir une certaine flexibilité au moyen de feux intelligents et d'autres modes de signalisation pour permettre du stationnement de proximité en dehors des heures de pointe (en soirée et les fins de semaine) afin de permettre aux personnes avec des défis de mobilité de stationner plus près des espaces publics et aussi pour éloigner des trottoirs les véhicules en circulation,
3. diminuer la largeur des voies, pour réduire la vitesse excessive et permettre des trottoirs plus larges et des espaces suffisants pour de la végétalisation,
4. ajouter un nombre suffisant de bancs (les aînés et les personnes à mobilité réduite doivent se reposer régulièrement).
5. **Terrains du côté nord**
Création d'un quartier vert conçu pour les familles par le développement des terrains du côté nord de la rue Notre-Dame, afin de recréer un quartier habité et un front de mer autour du boulevard urbain. Ceci assurera des services dans un secteur déstructuré et sécurisera les lieux publics en face, du côté du fleuve.
6. **Terrains du côté sud**
Malgré les mesures d'atténuation de bruits suggérés, il restera toujours une certaine nuisance sonore de par la circulation intense sur la rue Notre-Dame. Pour rendre certains de ces espaces plus conviviaux et plus sécuritaires pour les familles, les ACSM avaient déjà proposé un concept surnommé la *Friche habitée* et qui consiste essentiellement en l'ajout de pavillons vitrés sur le périmètre nord de la Friche. Dans ces derniers pourraient loger des services visant la population grandissante du secteur, tels une piscine intérieure et un marché public.



6. INVERSION DE LA COURBE DU CP

PERMETTRE LES ACTIVITÉS PORTUAIRES, PERMETTRE LES RÉSIDENTS DE RENOUER AVEC LE FLEUVE

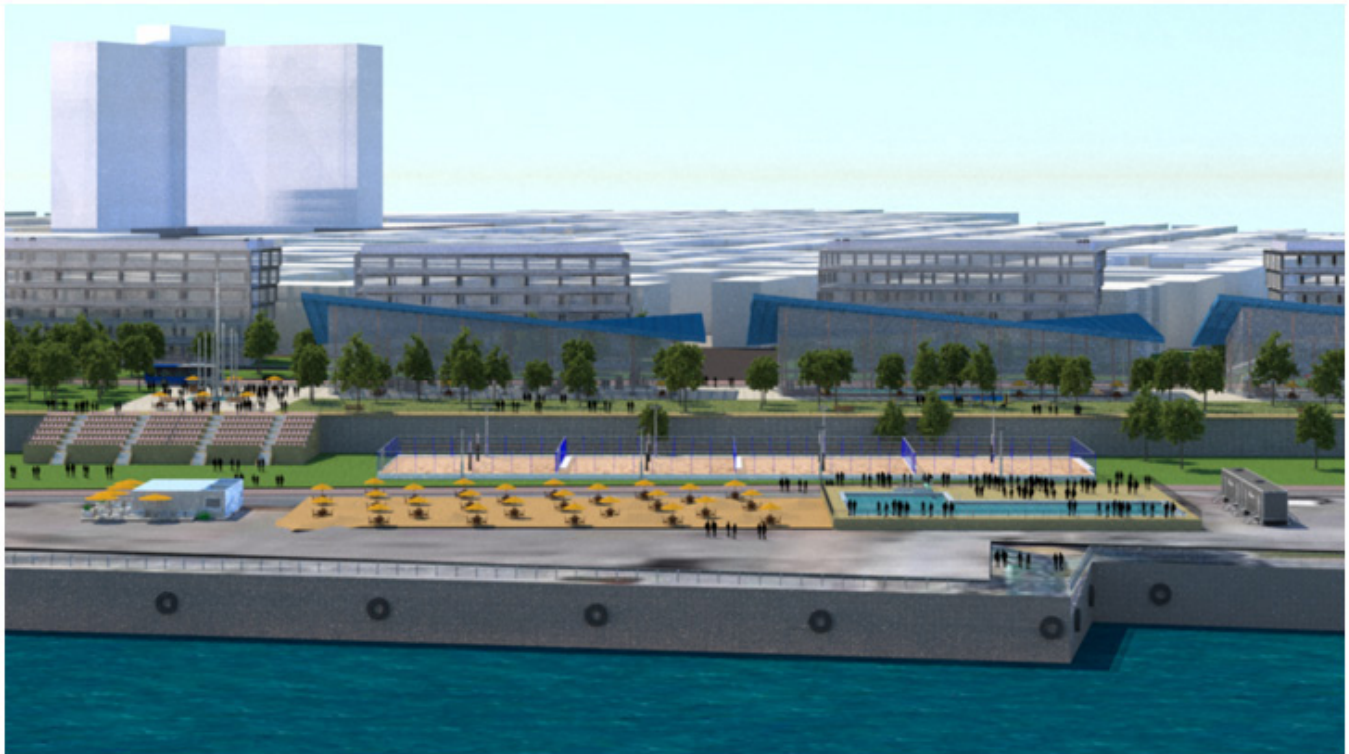
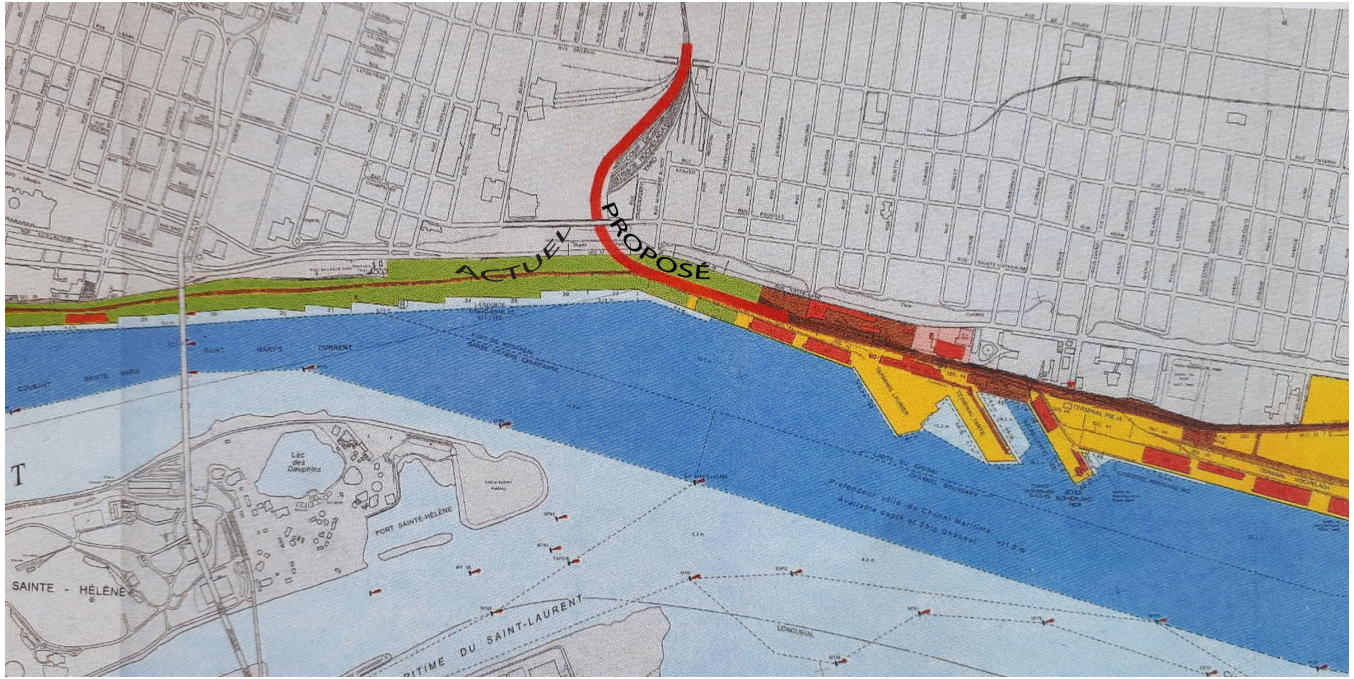
Actuellement, les vues du fleuve sont souvent bloquées par des trains stationnés transportant de la marchandise dans des conteneurs à double hauteur. Ces derniers sont souvent garés en attente de prendre leur chemin via la courbe du CP.

Nous sommes en 2019. Le zonage résidentiel ou mixte remplace celui de l'industriel à proximité du fleuve dans l'Est du centre-ville. Rien ne dit que les voies ferrées du Port de Montréal à l'ouest de la configuration existante vont continuer d'exister pour très longtemps, car les pressions urbaines contre le bruit et les vues obstruées vont continuer d'augmenter.

La ville de Montréal devrait adopter une vision à long terme pour permettre à leurs citoyens d'accéder au fleuve dans un moyen terme.

Selon les ACSM, la ville devrait faire preuve de courage, comme d'autres villes l'ont fait avant elle avec succès, et poursuivre l'objectif d'éliminer une partie des voies ferrées dans ce secteur, via l'inversion de la courbe du CP. Cette proposition avait déjà été suggérée par Messieurs Décarie et Brisset lors du PPU de Sainte-Marie en 2012, mais à notre connaissance la Ville n'a jamais fait une étude de faisabilité de cette idée afin de l'évaluer de façon objective. Ce qui est étonnant, c'est que la Ville n'ait pas fait d'évaluation pour ses rapports préparatoires pour la Stratégie centre-ville en 2016.

La proposition d'inversion permettrait au Port de continuer ses activités, et ce de façon plus efficace, avec des convois de train de 3 km. Les ACSM pensent que la ville devrait se prononcer clairement sur cette volonté et mettre des mesures en place pour y arriver. D'abord cela prend une étude indépendante, pour établir les faits et ensuite évaluer les coûts et bénéfices du changement proposé. Parmi les résultats attendus, signalons la libération d'un bon nombre des voies ferrées qui nous séparent du fleuve et le prolongement de la Promenade du Vieux-Port vers l'est.



Conclusion

Il y a eu plusieurs consultations dans le secteur est du centre-ville, mais le moment est venu enfin d'actualiser une vision à long terme. Il faut imaginer un Centre-Sud qui va conserver et attirer les familles et qui va enfin permettre à ses résidents de renouer avec leur fleuve.



Amiesducourant@gmail.com
Facebook: AmiEs du courant Sainte-Marie

Le maintien et le développement de l'accès au fleuve dans le Centre-Sud depuis 2012