

Se secouer le Pont-Pont

**Atelier du patrimoine urbain de Montréal
Philippe Côté, coordinateur**

Consultation sur le plan d'urbanisme de Montréal - 21 VI 2004

Arbitrages pan-montréalais

Pour un aménagement durable
du centre-ville :
la Porte de l'Est
au Pied du Courant

Préambule

Découvrir les ruines laissées par le développement, tant dans la perception commune que dans la nature et la culture.

(...)

Pour des gens capables de se souvenir, sans pour autant s'ancrer dans le passé, et qui ont réussi à revenir du futur que leur offrait la modernité.

*Wolfgang Sachs et Gustavo Esteva
Des ruines du développement,
Montréal, Écosociété, 1996.*

Atelier du patrimoine urbain de Montréal

L'APUM est un réseau qui pratique les nouveaux médias et l'art public tout-terrain. Les recherches portent sur les infrastructures, le développement local et le patrimoine. L'Atelier 24H est constitué des abords du pont Jacques-Cartier.

Le thème générique de la Porte de l'Est été développé au Pied du Courant depuis 1993 par Philippe Côté, ami des ruines.

Les membres de l'APUM participent aux Comités Autoroute Ville-Marie et Îlots Huron de la Table en aménagement de Centre-Sud. Table fondée en 1996 et coordonnée par Alerte Centre-Sud et la CDEC Plateau Mont-Royal / Centre-Sud.

L'APUM a réalisé « **Ruines de Pont & Pays** » en 1999 et « **Est 'ti-char** » en 2003. L'APUM a produit des mémoires devant le BAPE, les commissions permanentes du conseil municipal et l'OCPM.

L'APUM participe aux travaux du **Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve** (GRU HM) sur les enjeux de stature métropolitaine en matière de transport et en aménagement durable du territoire à Gatineau et Québec.

Sommaire

- Objectif - 7e pôle touristique
- Quelques arbitrages pan-montréalais
- Le trafic du pont Jacques-Cartier est local
- Tombeau de l'autoroute Ville-Marie
- Pôle urbain & patrimonial
- Conclusion

Objectif - 7e pôle touristique



Arbitrages pan-montréalais

- Rappel de l'urbanisation en cours (1968)
- Écosystème urbain ou écoterritoire ?
- Quartiers anciens ou carré autoroutier ?
- Havre de Montréal & Ruines modernistes
- Enclaves ferroviaire et portuaire

Urbanisation du Québec (1968)

Au moment où la réalité de la ville concentrée est en voie de disparition, allons nous nous attaquer à savoir comment vivre dans ces villes disparues ? (...)

D'un côté, on tend vers le regroupement municipal sinon à la création de gouvernement régionaux, d'un autre côté une revendication de plus en forte pour la participation locale se fait sentir.

Ainsi l'urbanisation totale du Québec pose au Québec les 2 grandes questions fondamentales de toute société moderne : L'efficacité dans une action concertée de développement et une redéfinition de la démocratie.

Gérald Fortin

Le Québec : une ville à inventer (1968)

La Fin d'un règne, HMH, Montréal, 1971, Chapitre 21

Agglomération de Montréal



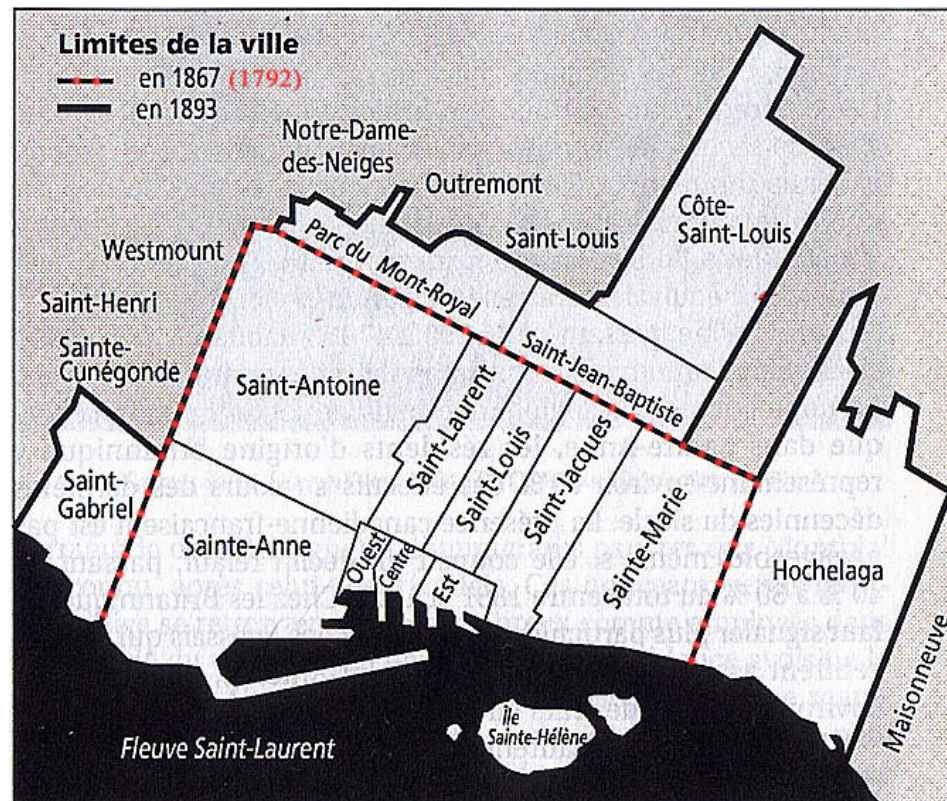
Écosystème urbain



Écoterritoire (A-440 à Bizard)



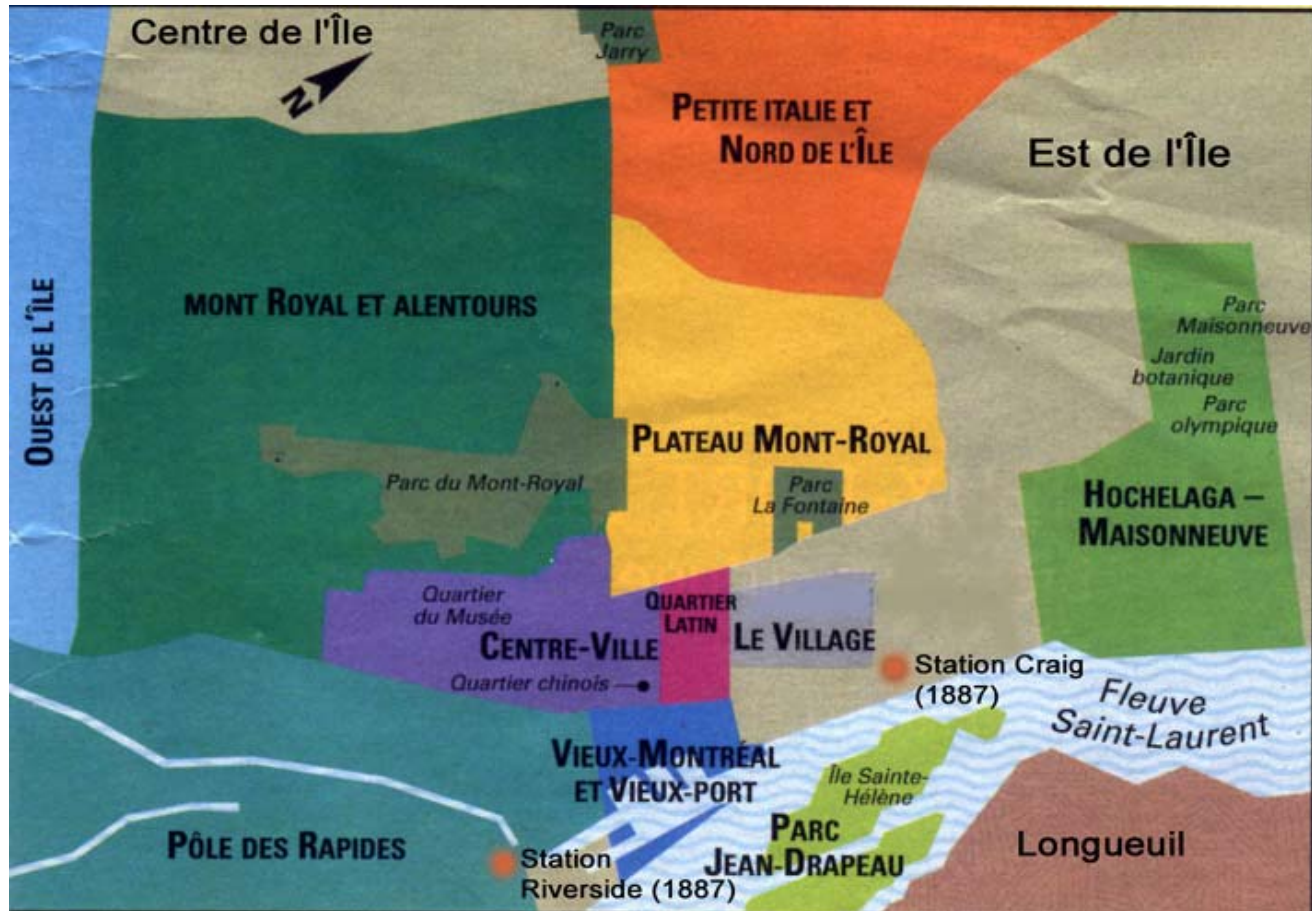
Quartiers anciens (1792)



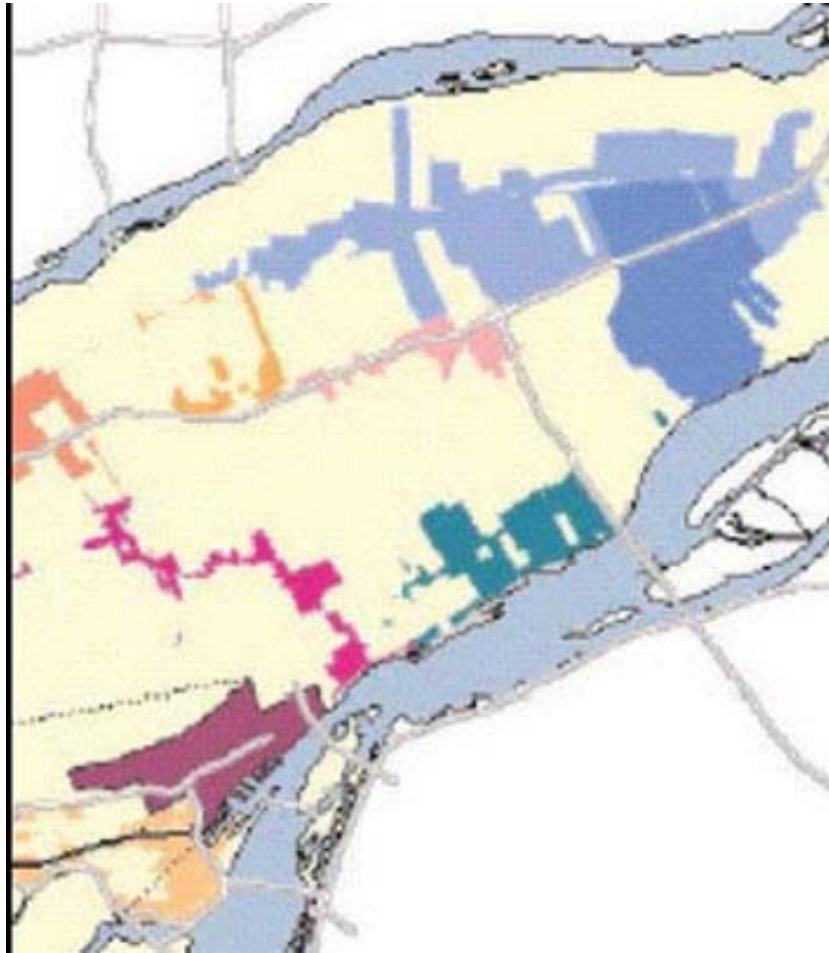
Carré autoroutier (1962)



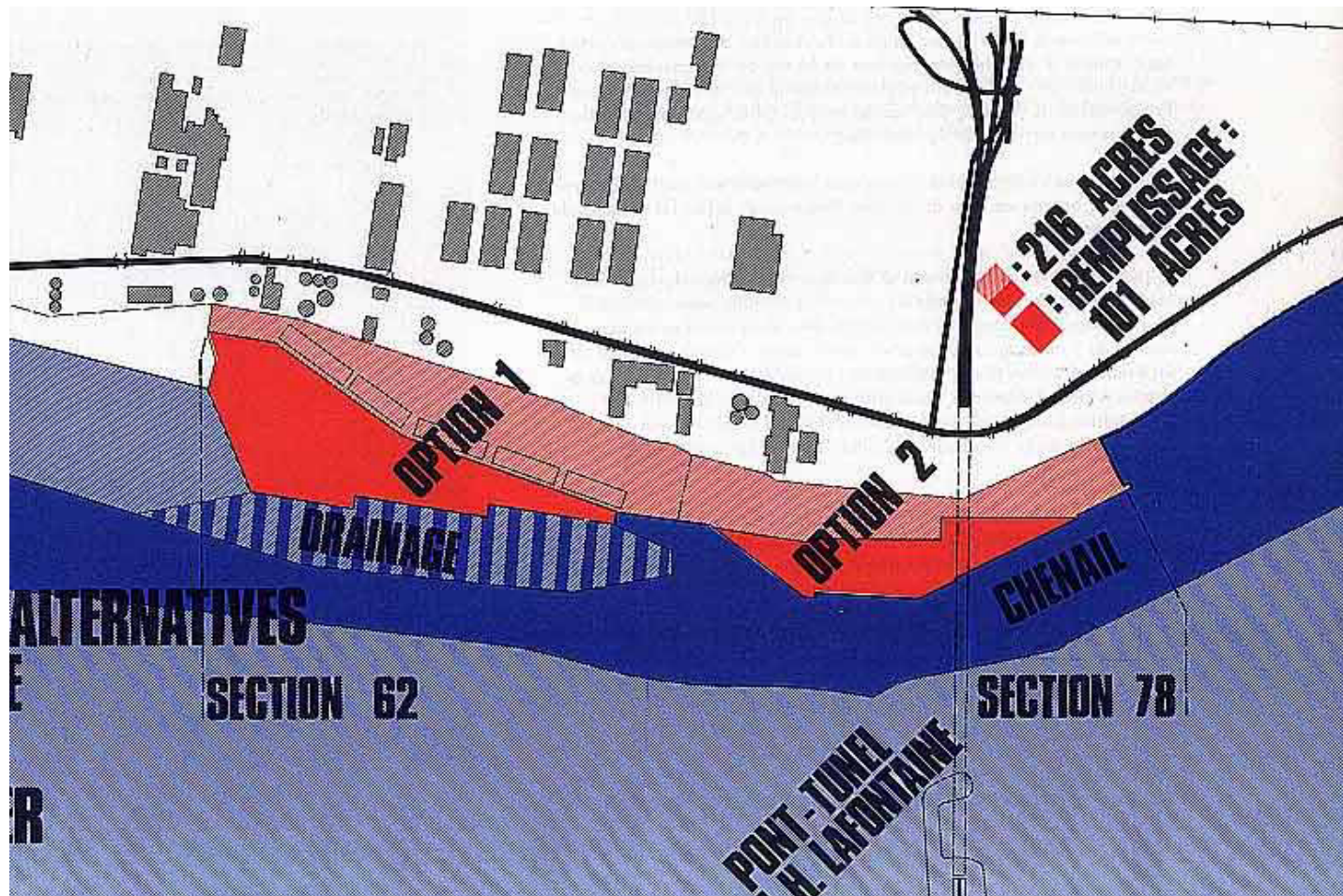
Quartiers centraux (2000)



Zones industrielles Est (2004)



Port juché sur l'A-25 (1975)



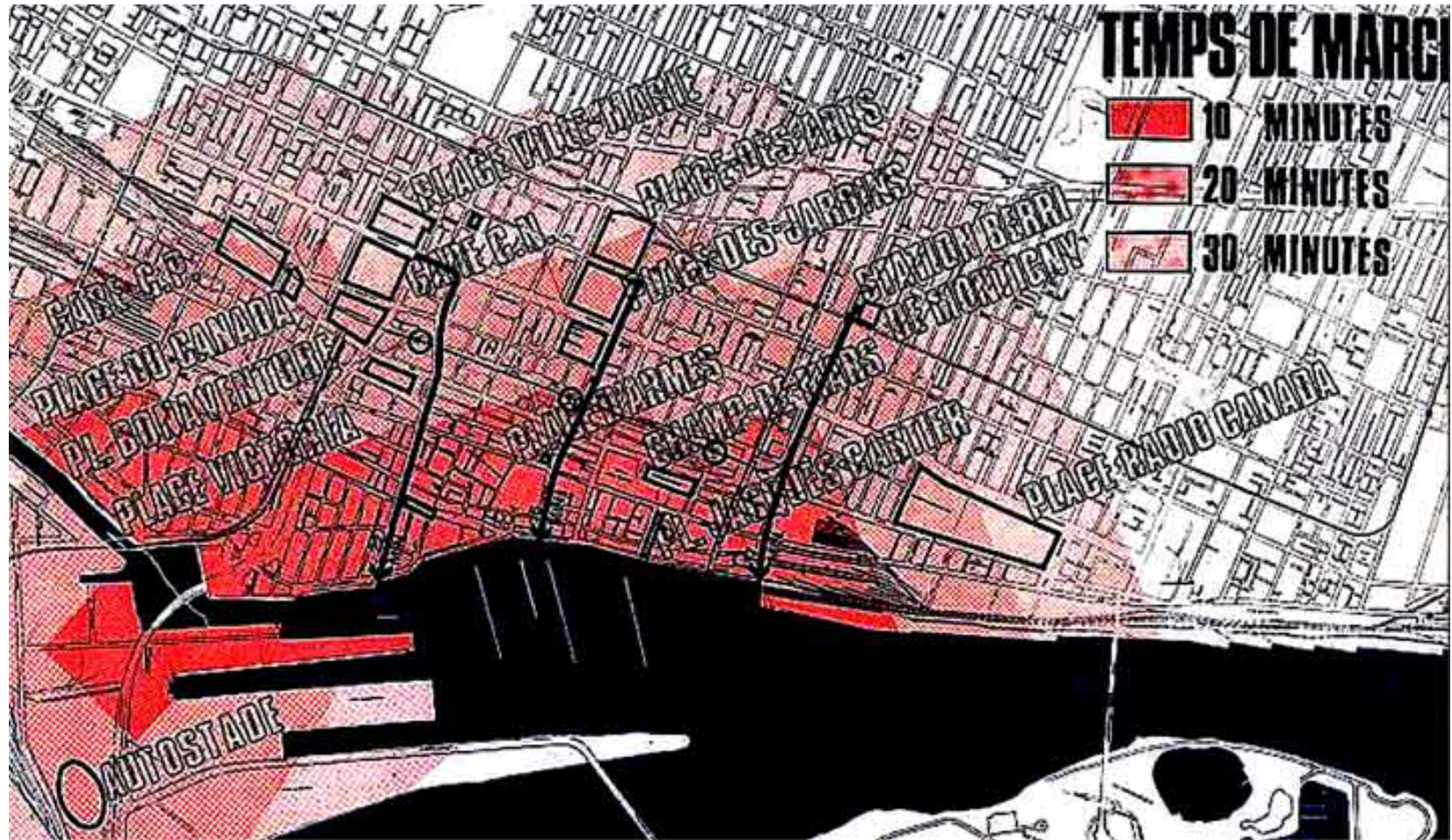
Ville-Marie - Synthèse (2004)



Équilibre du Havre de Montréal



Temps de marche (1975)



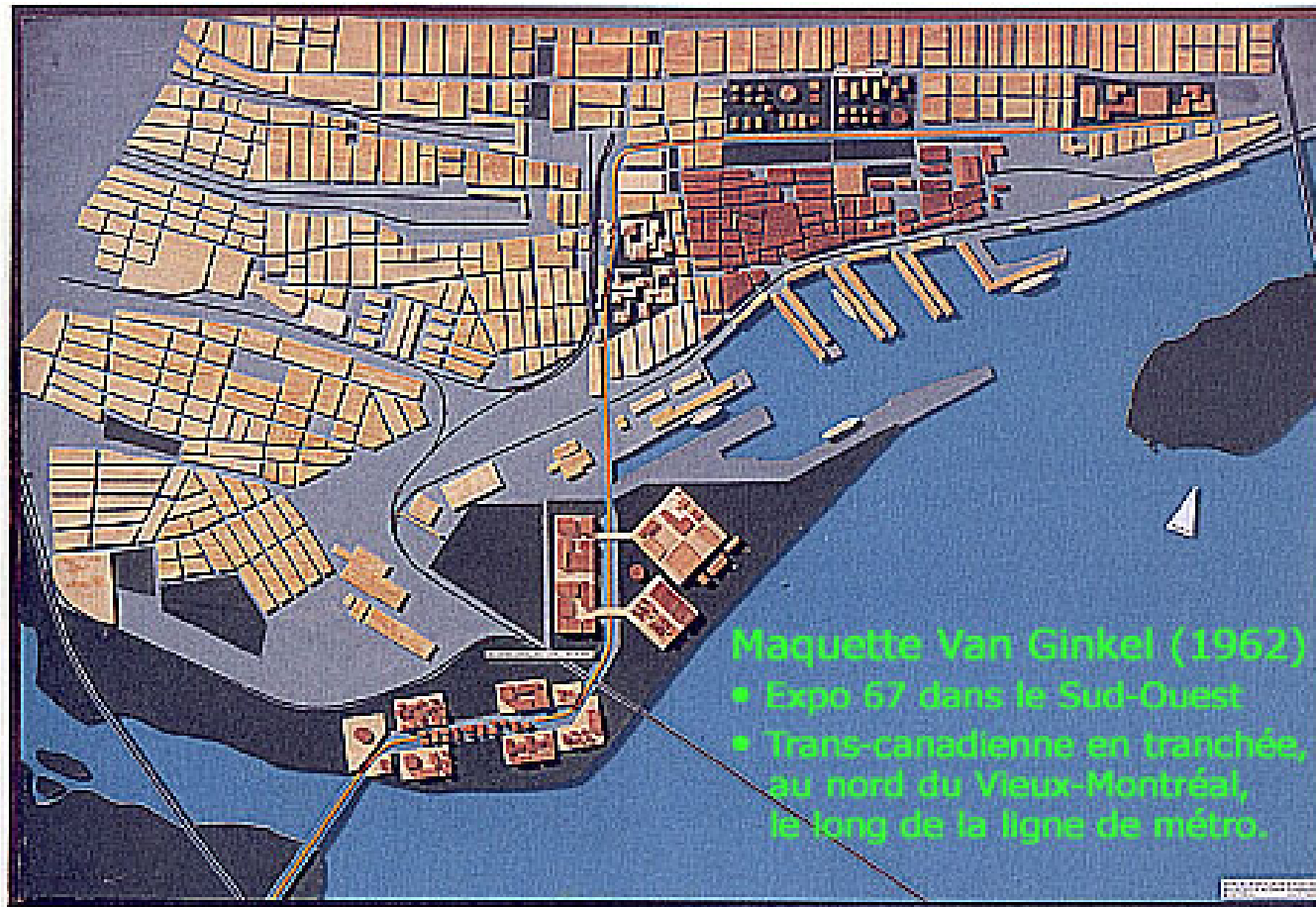
Pont Champlain (1962)



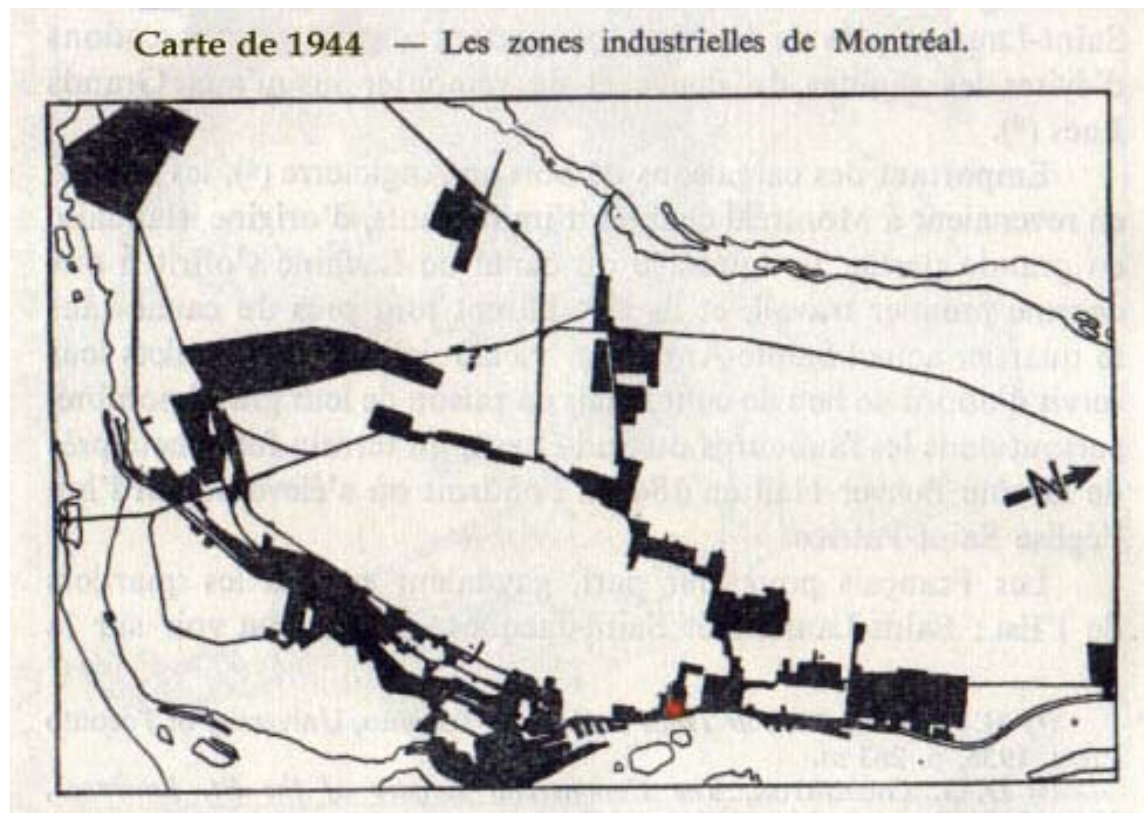
Reconfiguration autoroutière



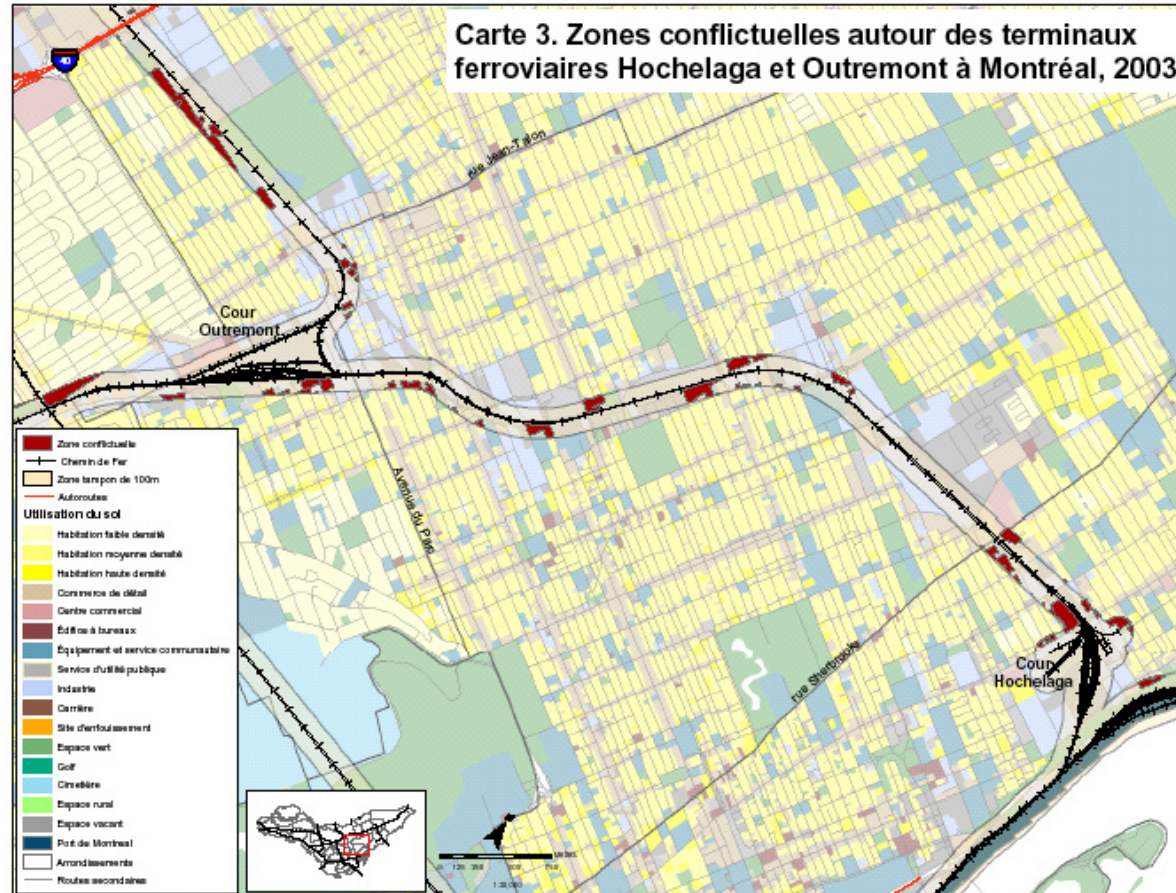
Maquette Van Ginkel (1962)



Enclavement ferroviaire



Corridor ferroviaire du CP



Gare du port entre Berri & Bercy



Le pont Jacques-Cartier

- Du lieu-dit Au Pied du Courant
- Exportation de matières dangereuses
- Pont local et quotidien car à Montréal le trafic circule dans une zone de 4 km. Puis sur la Rive-Sud il est de 7 km.

Fleuve sauvage (1889)

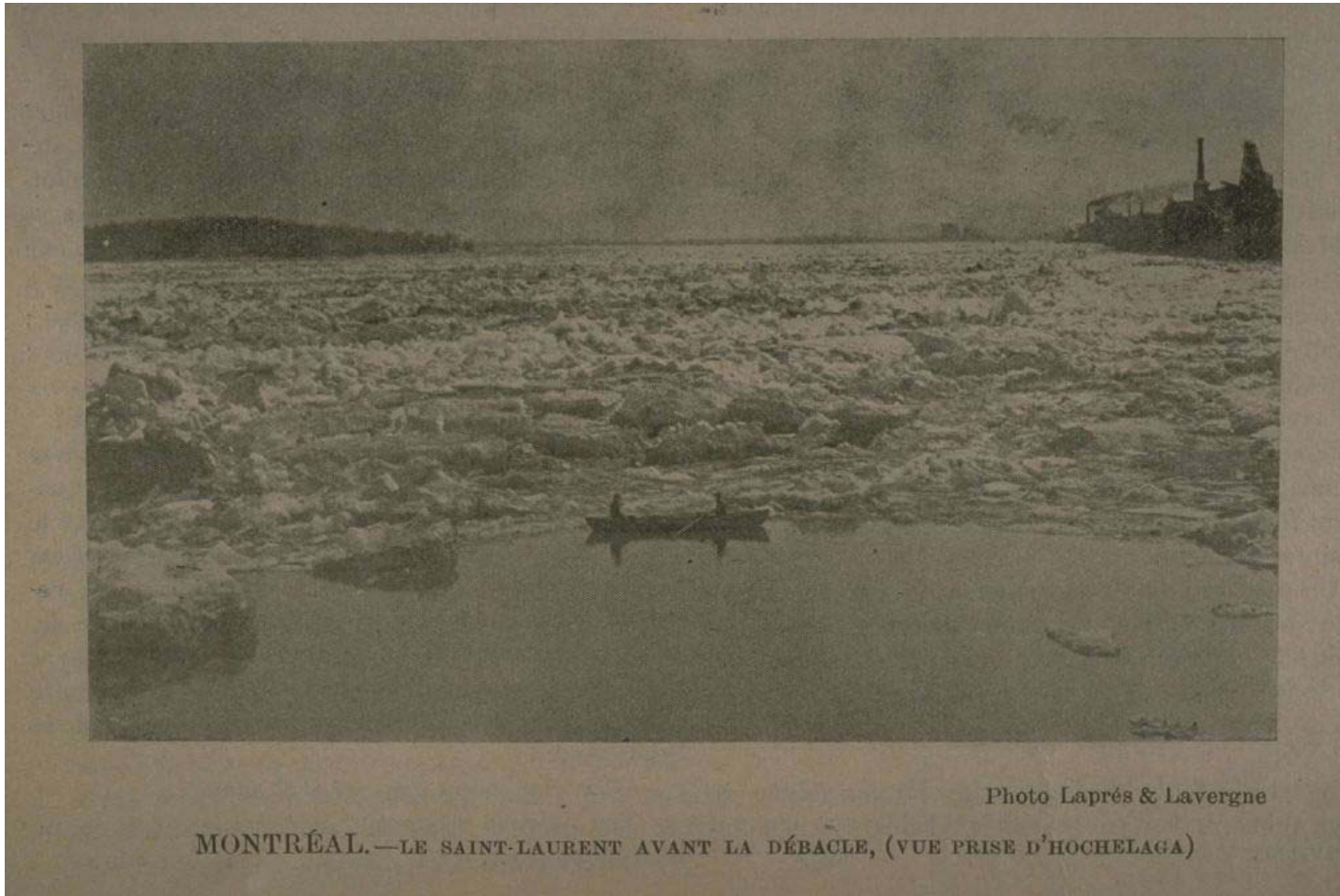
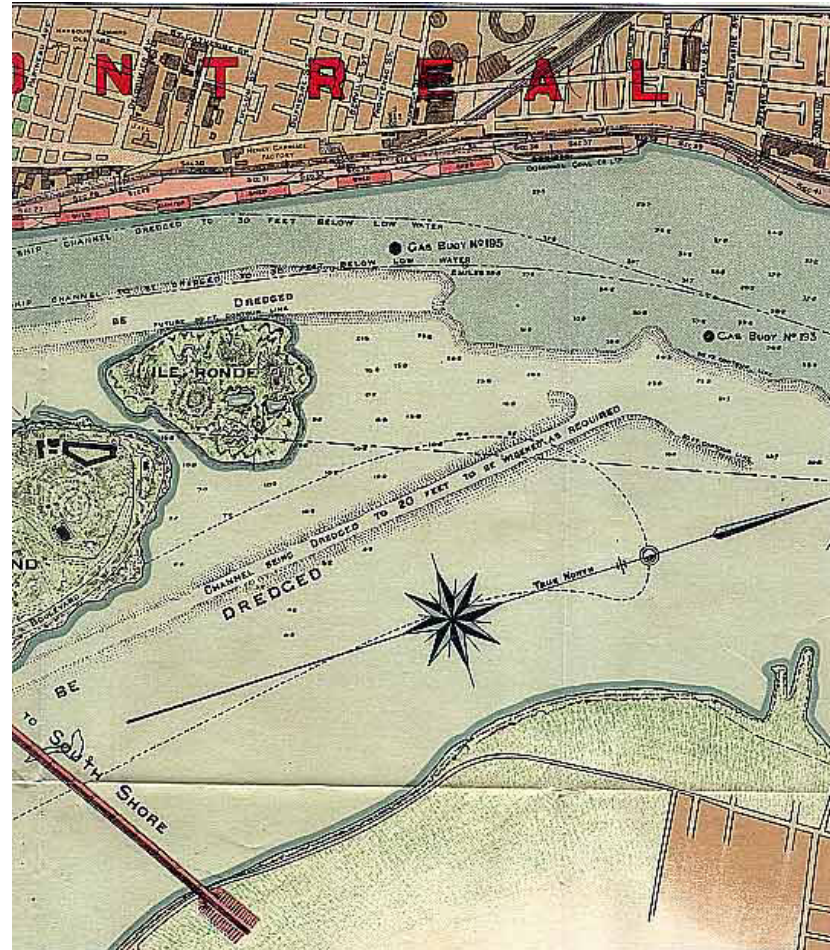


Photo Laprés & Lavergne

MONTRÉAL.—LE SAINT-LAURENT AVANT LA DÉBACLE, (VUE PRISE D'HOCHELAGA)

Localisation du pont (1914)



Sainte-Marie vers 1920



Une partie de Montréal.

(Fairchild Aerial Surveys Co., Grand'Mère)

A section of Montréal.

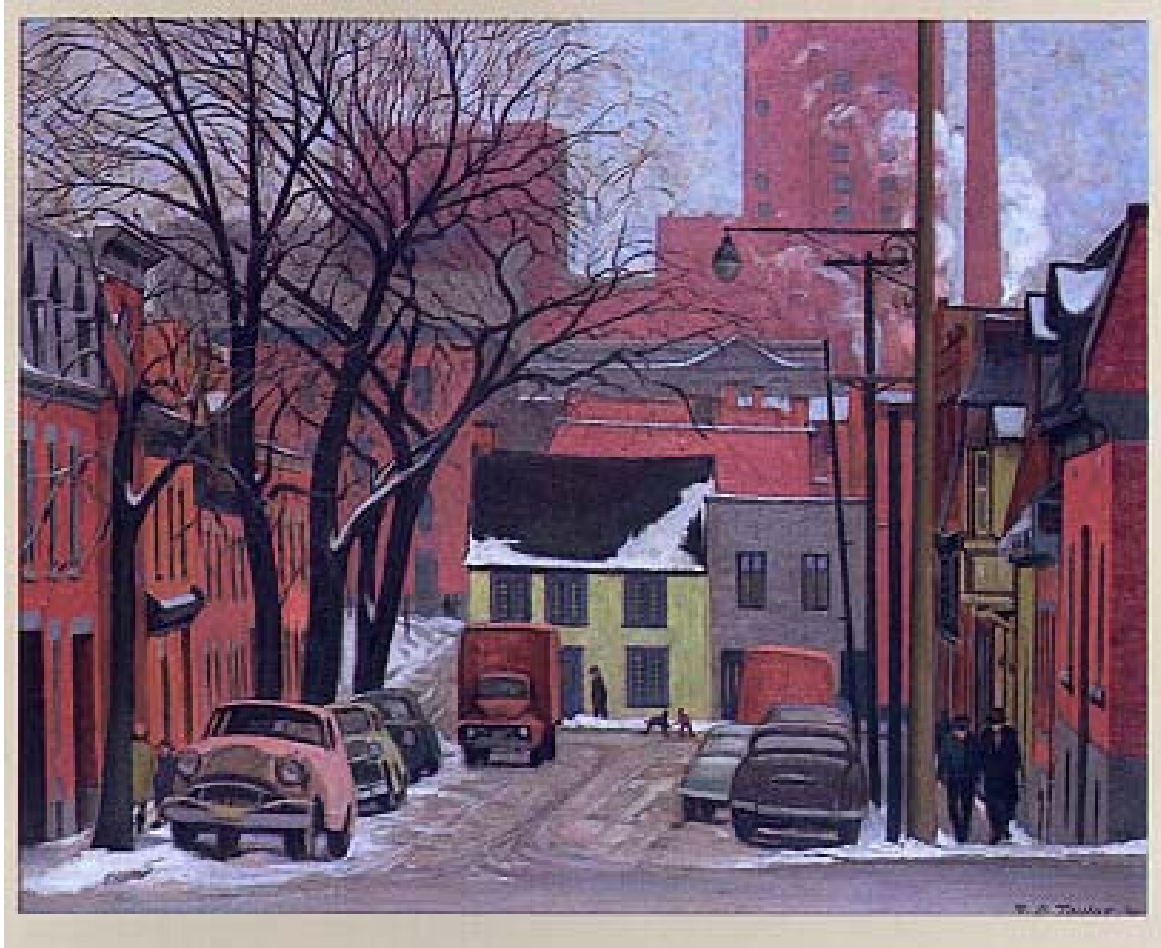
Chantier du pont (1929)



Square Papineau (1950)



Rue Champlain (1956)



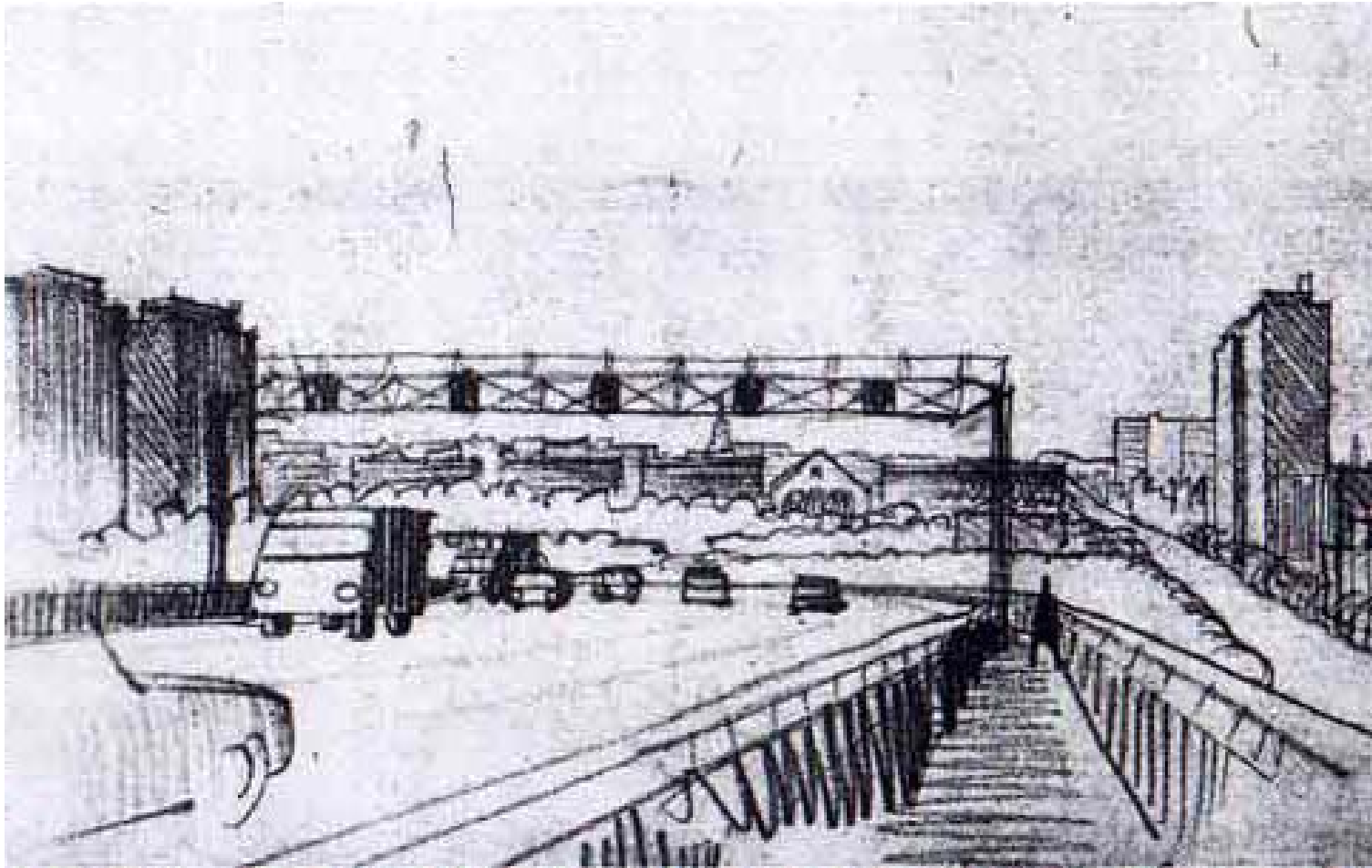
Boulevard Dorchester (1966)



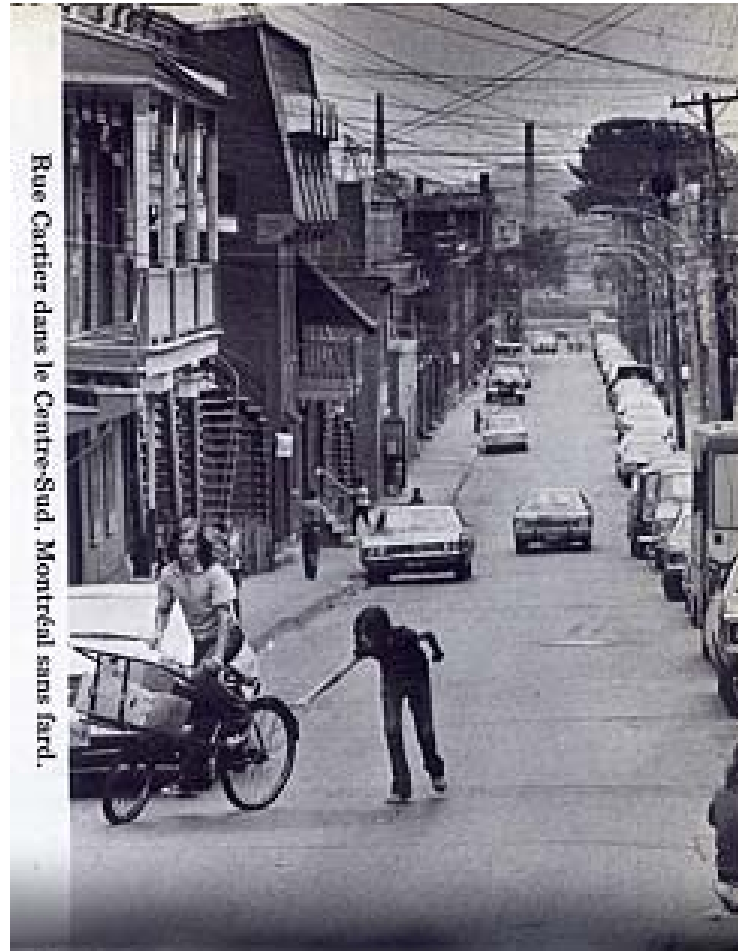
Coin De Lorimier (1966)



Fusain de l'entrée (1966)



Rue Cartier (1978)



Rue Cartier dans le Centre-Sud, Montréal sans fard.

Logement au centre-ville (1990)

De 1961 à 1975, 32 000 unités d'habitations ont été détruites dans le centre de la ville et de 1951 à 1971, 70% des familles qui vivaient dans le secteur Est du centre-ville étaient chassées de leurs logis, tandis que 81% des nouvelles unités des garçonnières (studio) ou des logements conçus pour des adultes vivants sans enfants.

Phyllis Lambert

La conservation du patrimoine urbain de Montréal dans les années 1990 : Inquiétudes et défis

Politique urbaine à Montréal, sous la direction de Jean-Hugues Roy et Brenda Weston, éd. Guernica, Montréal, 1990, pp 15-24.

Incendie de la Locoshop (1999)



L'air de Centre-Sud (2001)

Dans mon quartier le vent joue un rôle capital. Quand il vient de l'Ouest, une drôle de poussière s'infiltré dans les maisons et laisse à la longue une pellicule noire sur les tables, c'est le monoxyde de carbone des automobiles qui font la course, rue Papineau, jusqu'à la bretelle du pont Jacques. Mais quand il vient de l'Est, ce qui est rare, il transporte jusqu'ici l'odeur écoeurante du tabac blond de l'usine de Cigarette Mac Donald.

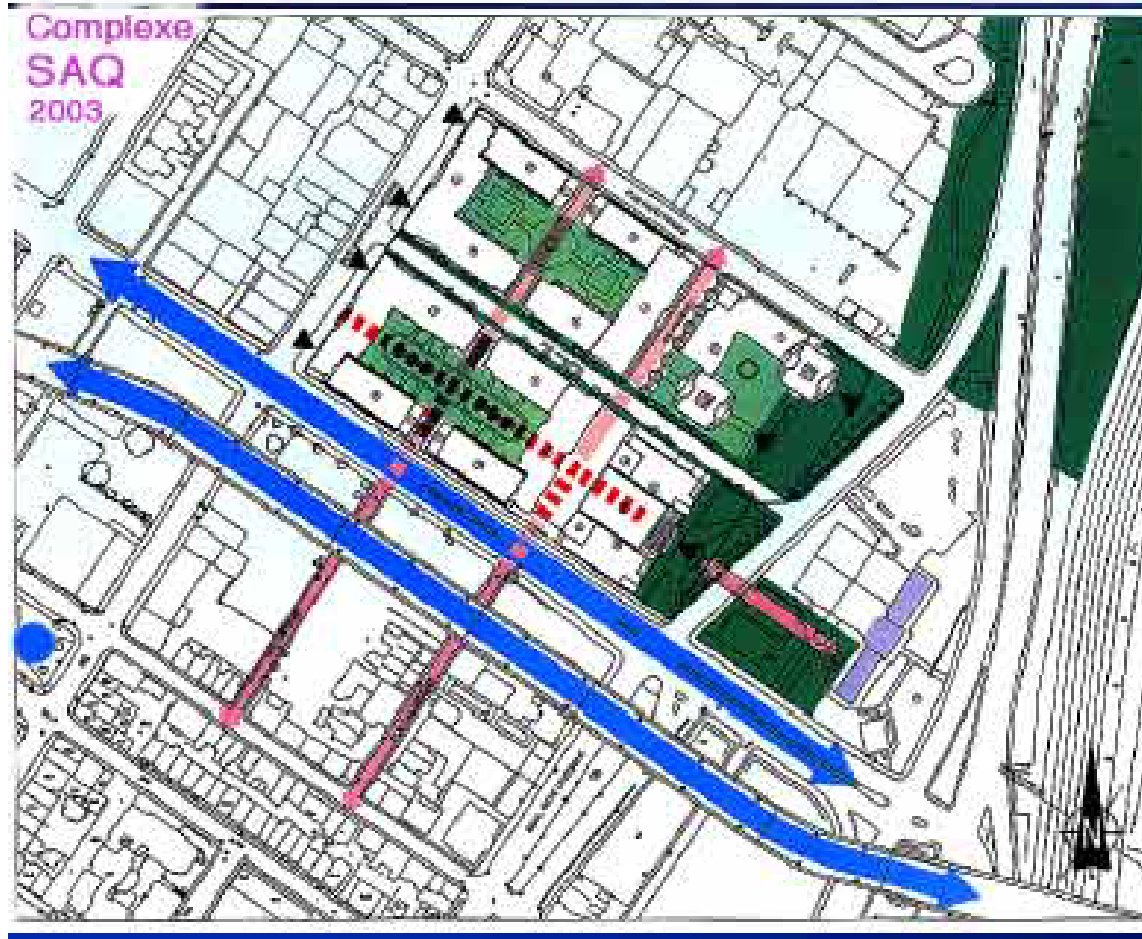
Si quelqu'un arrivait dans la ville pour la première fois et ne dépassait pas ce quartier, il croirait que Montréal n'est que casernes et tavernes, body shops, hôtels de passe, studios de massage, de tatouage. de perçage, boutique d'usuriers, de brocante, de ferraille, d'église et de secte shops, et d'imitations en tout en genres.

Rachel Leclerc, **RUELLE OCÉAN**, Boréal. 2001, Montréal p. 17

Esplanade projetée (2001)



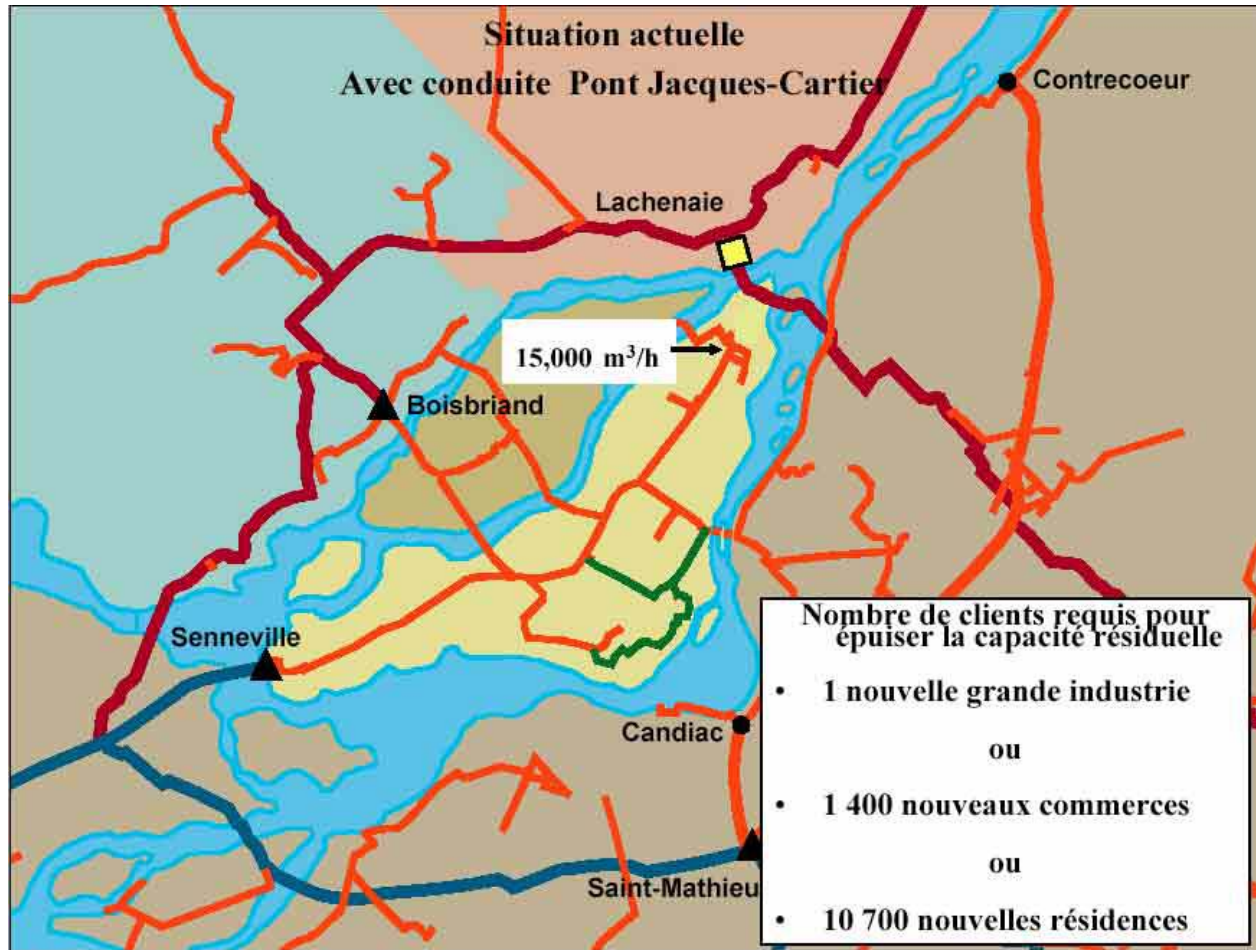
Complexe SAQ / Ste-Marie



Pied du Courant (2004)



Réseau de gazoduc

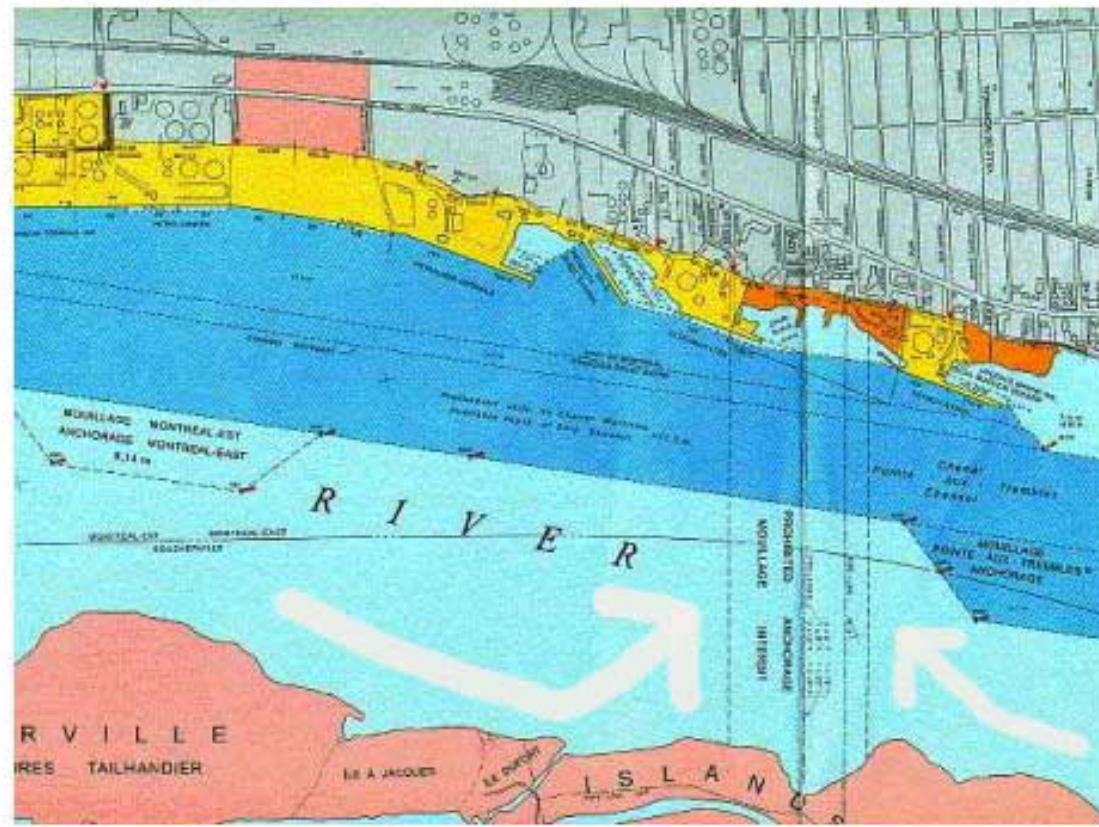


Camion citerne pétro-chimique

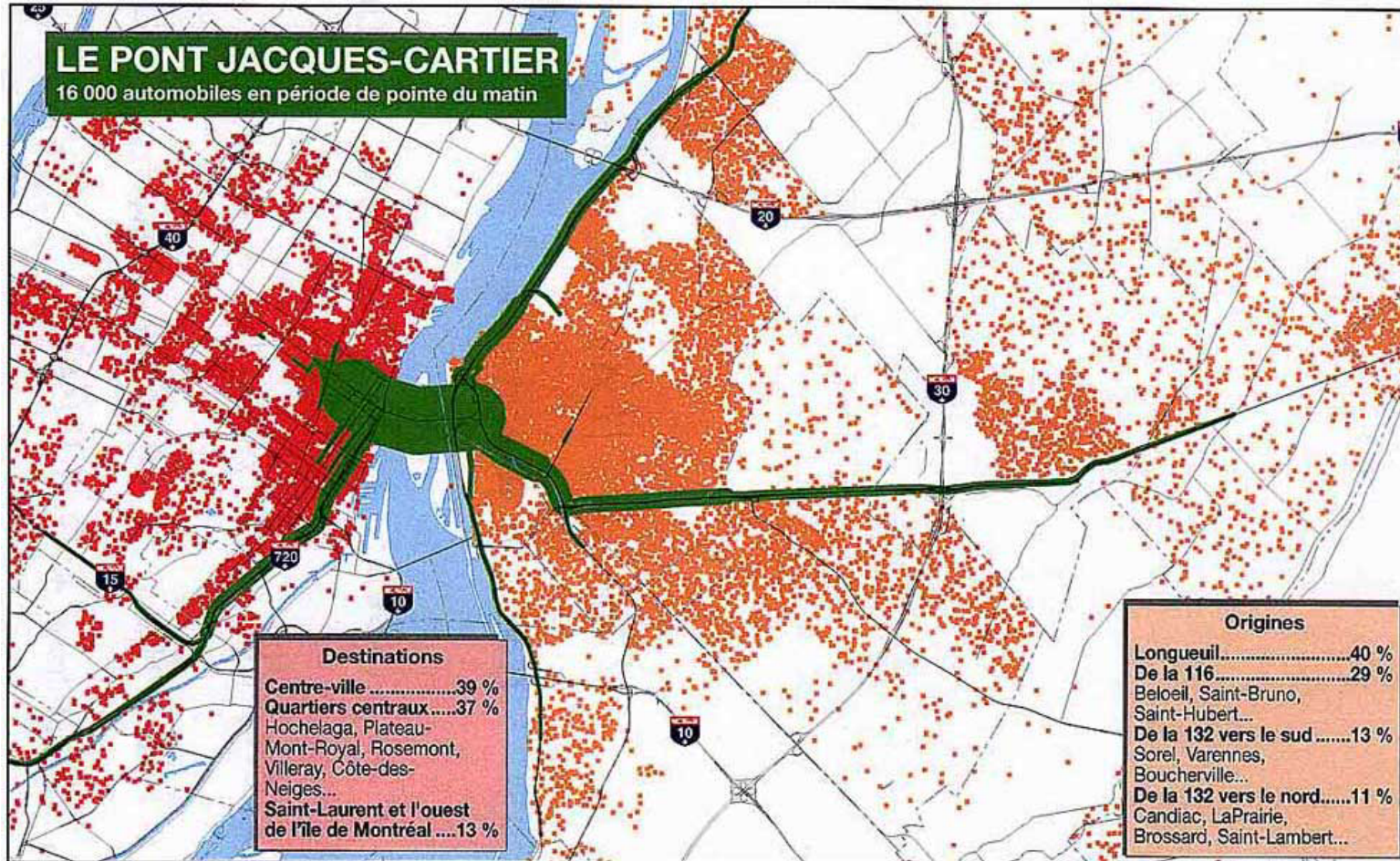


Exportation par oléoduc

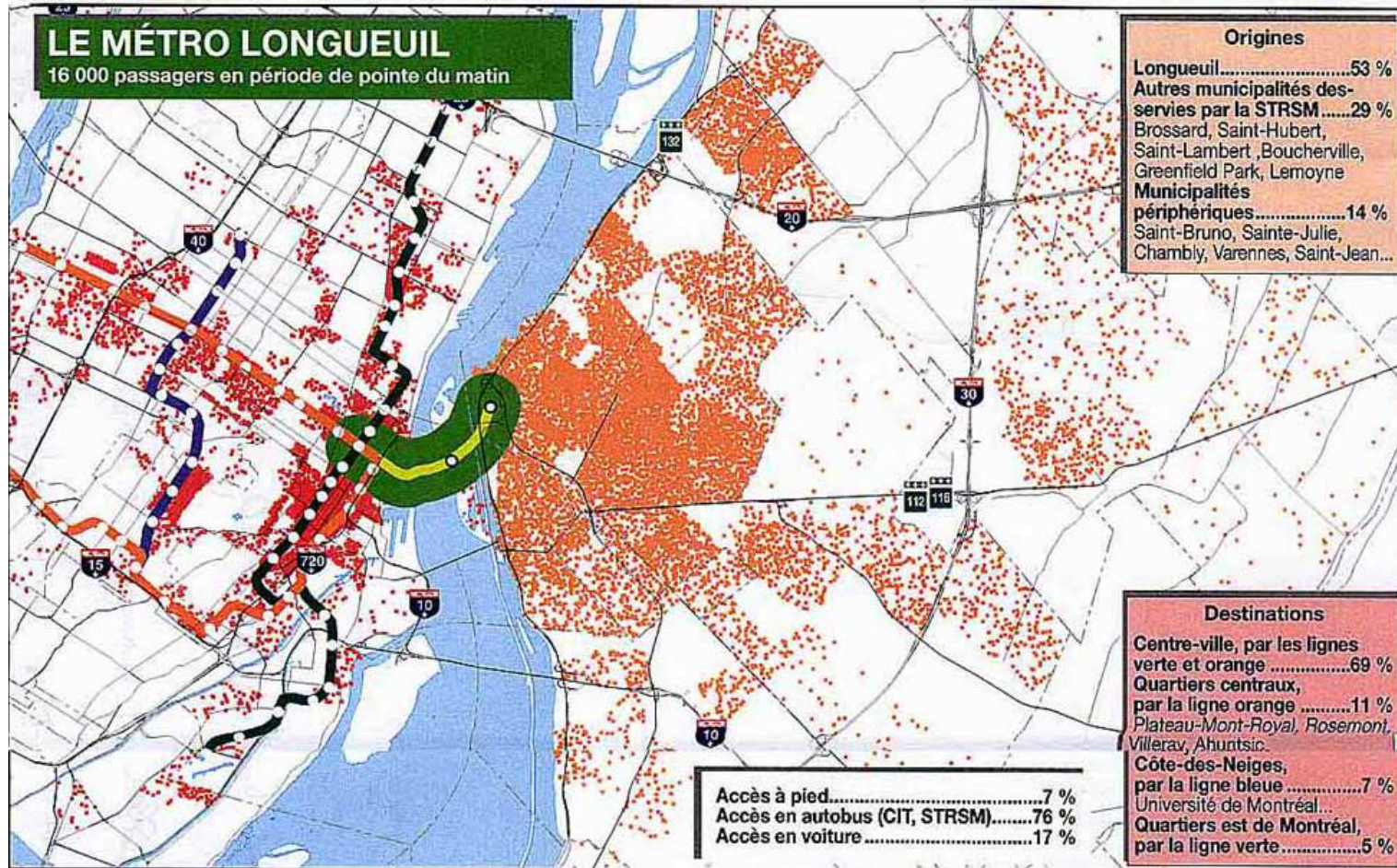
Groupe en Recherche Urbaine - Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)
Transport des matières dangereuses par les oléoducs du port



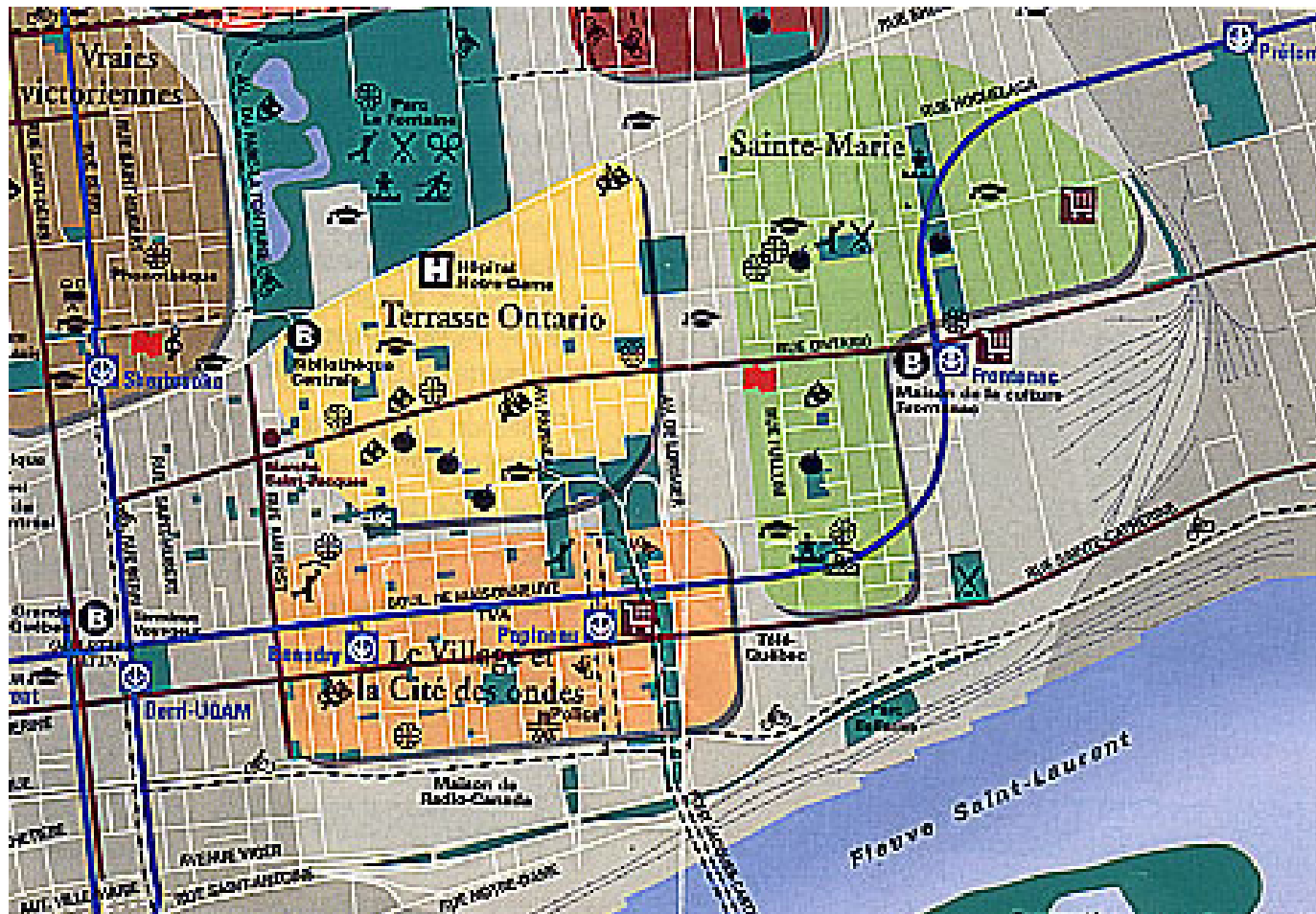
Un pont local et quotidien



Iniquité souterraine



Centre-Sud : 40 000 Montréalais



Tombeau de la Ville-Marie (A-20)

- Valeur d'un corridor de transport (2000)
- L'échangeur virtuel du pont Jacques-Cartier : De l'autostrade en 1948 au concept de boulevard urbain du 5 juin 2002.
- Trafic en équilibre par les viaducs (GRUHM)

Valeur d'un corridor de transport

Le débat sur les autoroutes a été occulté par la question de la congestion de la circulation routière et par la recherche de la vitesse et de la fluidité du transport motorisé (...) Il est alors possible de soutenir l'hypothèse des erreurs d'aménagement pour expliquer, du moins partiellement, le déclin de Montréal.

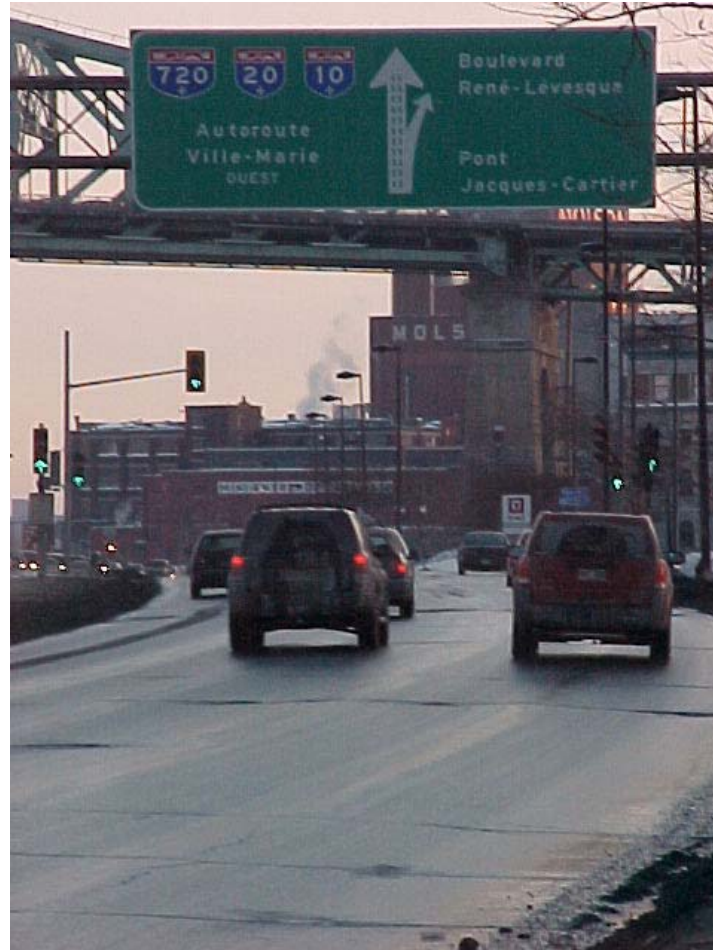
Comment mesure les effets locaux d'une infrastructure qui n'a pas de rationalité locale ? Par la comparaison des valeurs foncières, par l'analyse des stress environnementaux, ou par une simple lecture des paysages latéraux ?

Gilles Sénécal, Julie Archambault et Pierre J. Hamel,

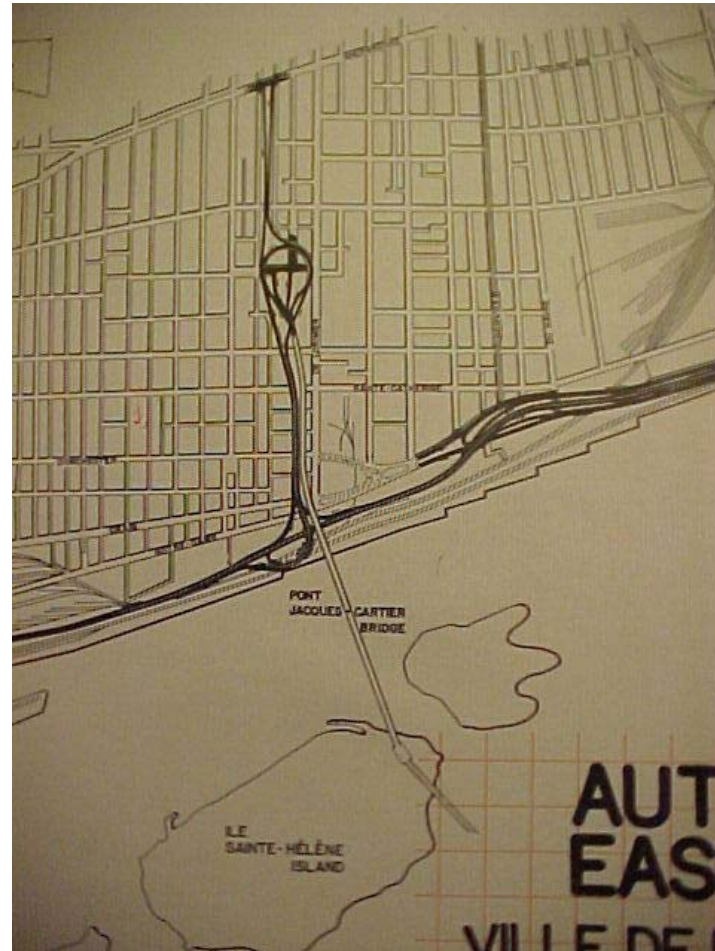
L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation

Les espaces dégradés, PUQ, Québec, 2000, Chap.7, pp. 127, 130 et 131

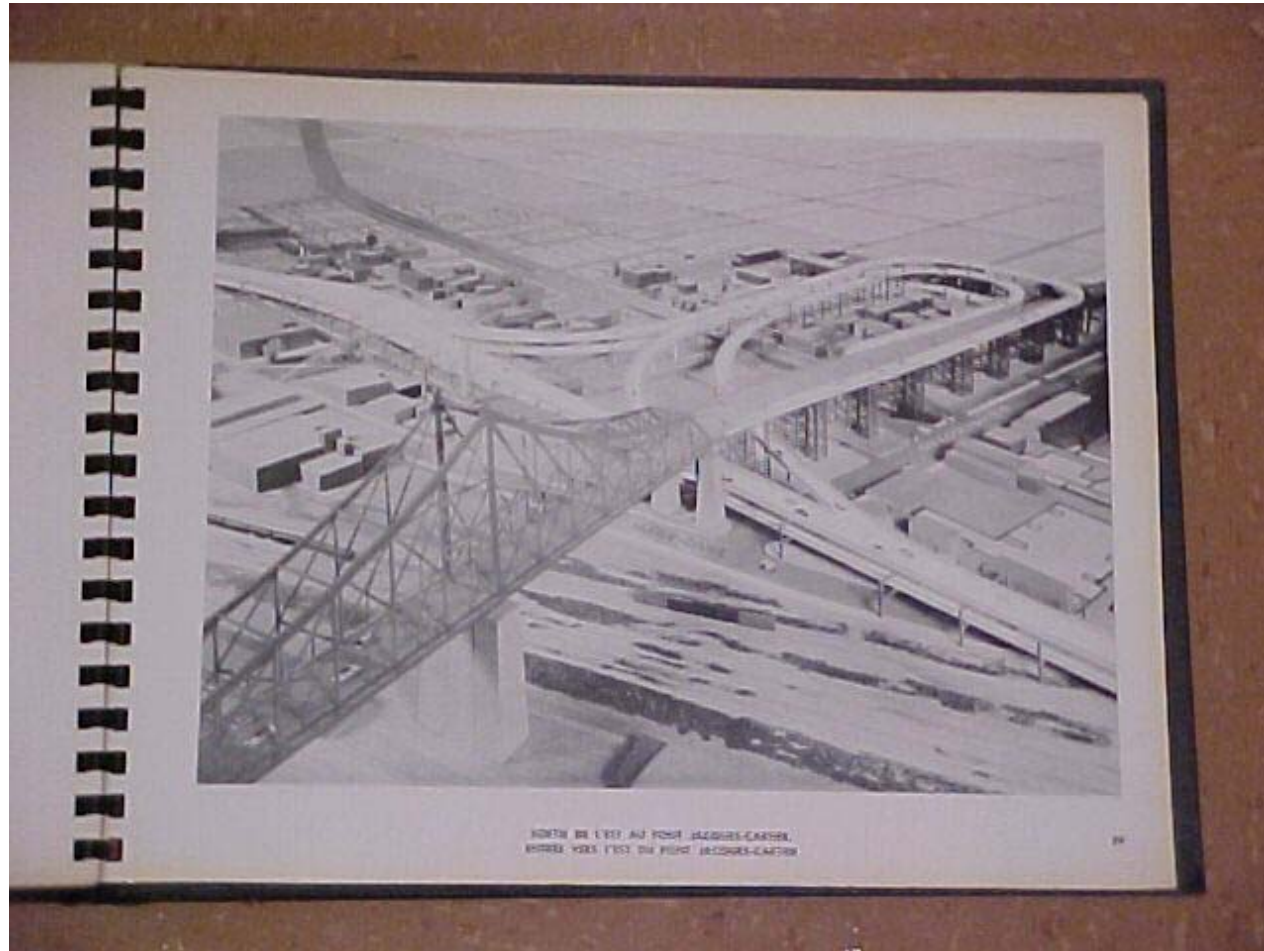
Échangeur virtuel



Autostrade à 4 voies (1948)



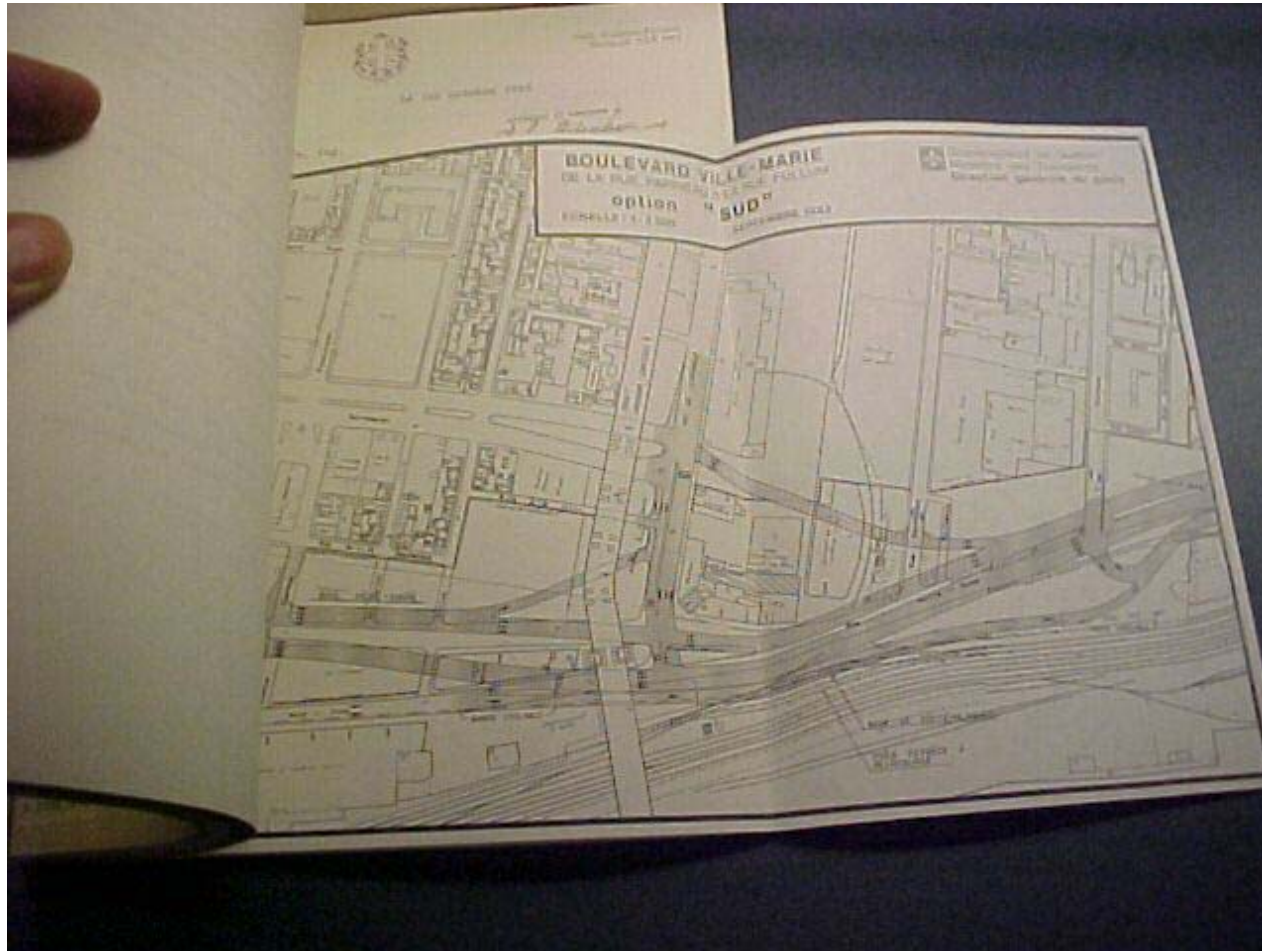
Autostrade à 6 voies (1958)



Transcanadienne (1968)



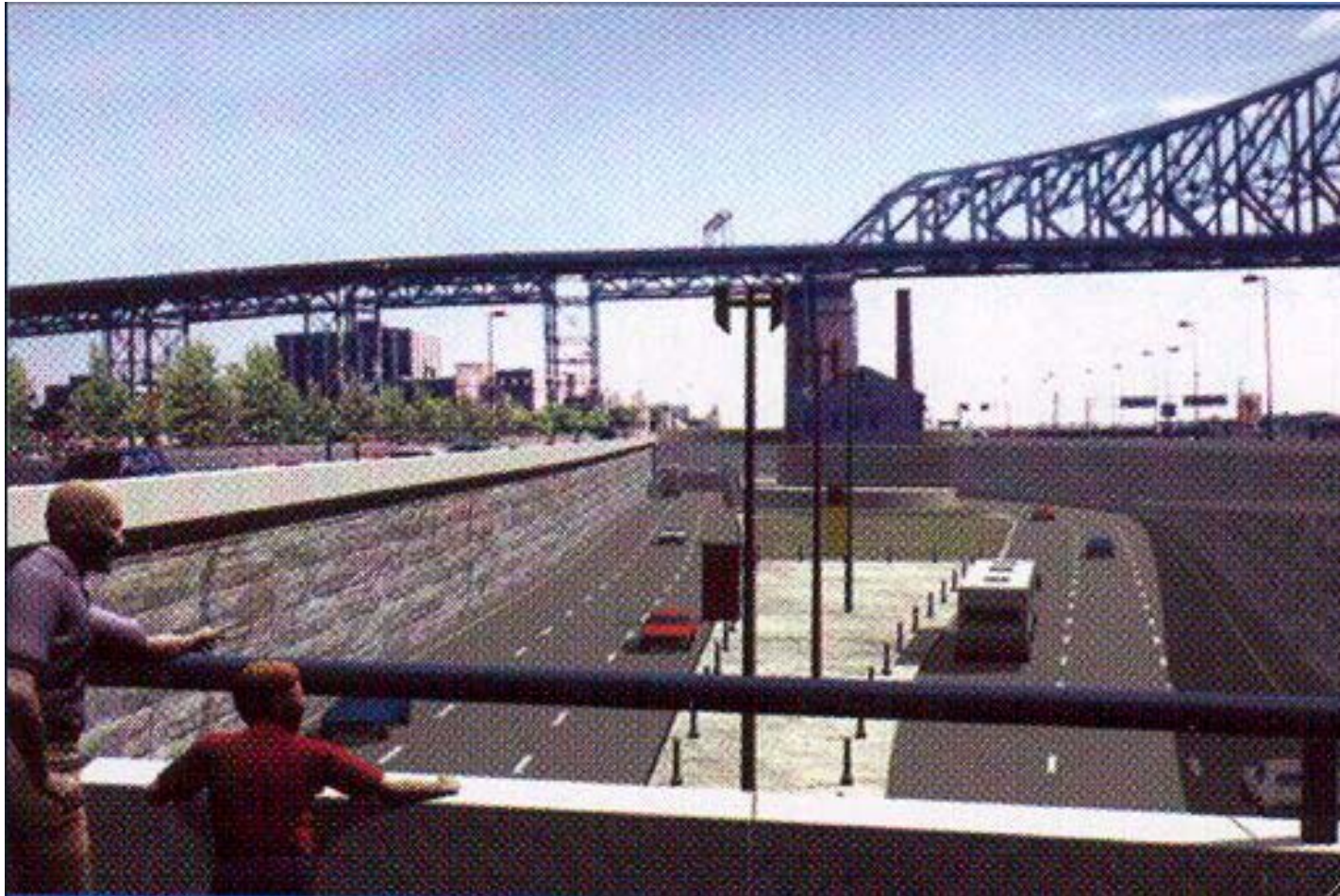
Boulevard urbain (1982)



Bretelles de l'entrée (2001)



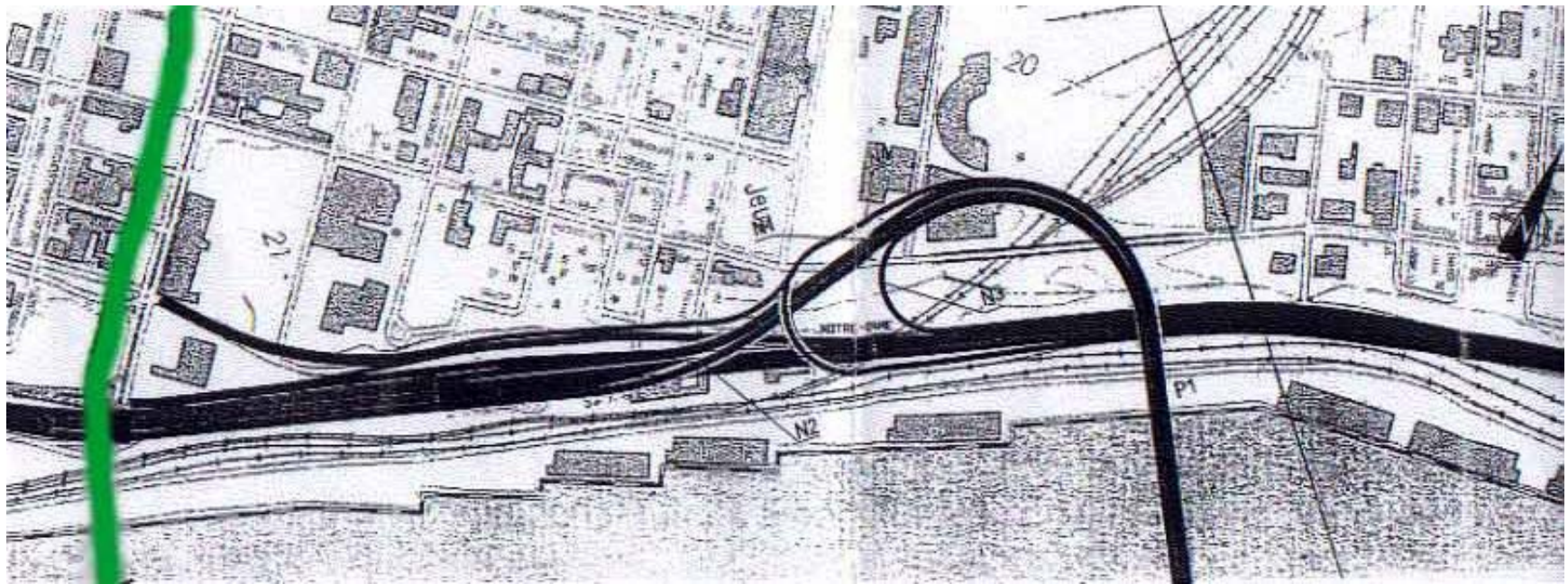
Autoroute MTQ (2001)



Pied du Courant & A-720



Pont SNC-LAVALIN (2001)



Autoroute recouverte (2001)



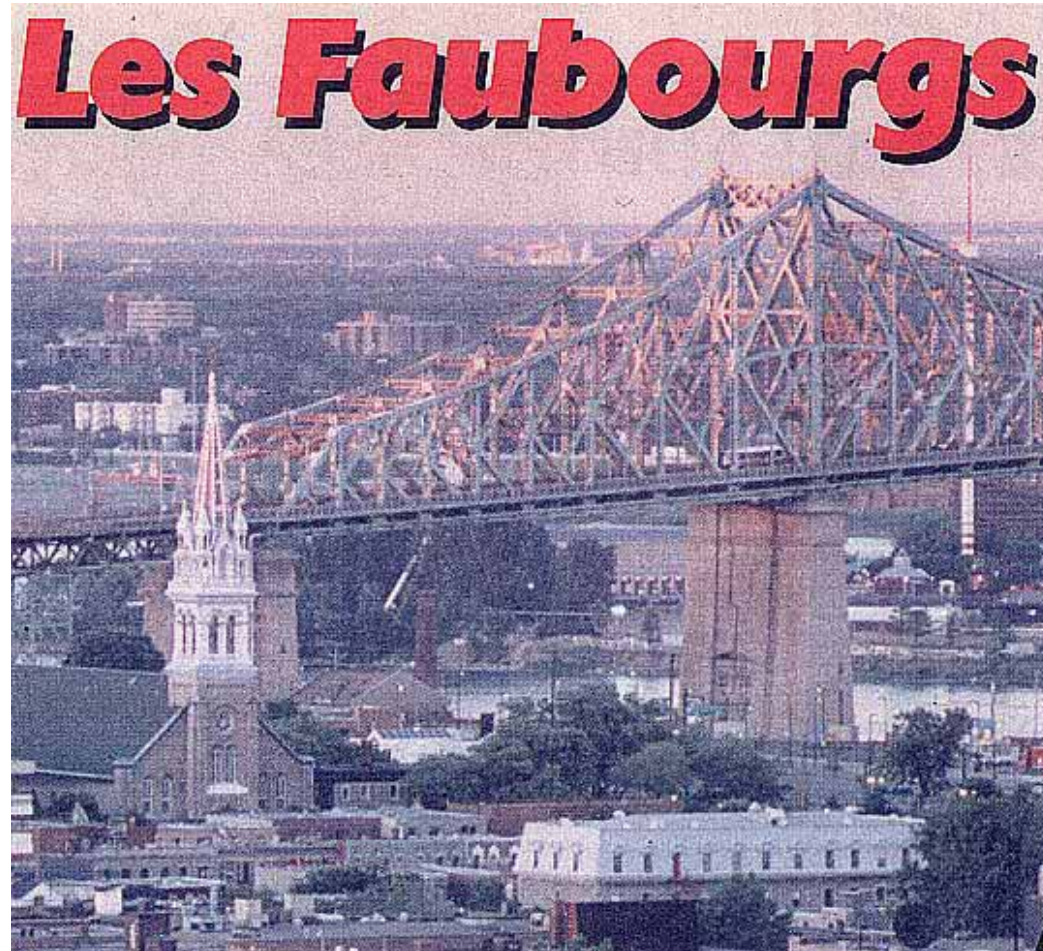
Boulevard MTQ-Ville (2002)



Trafic en équilibre des viaducs



Pôle urbain & patrimonial



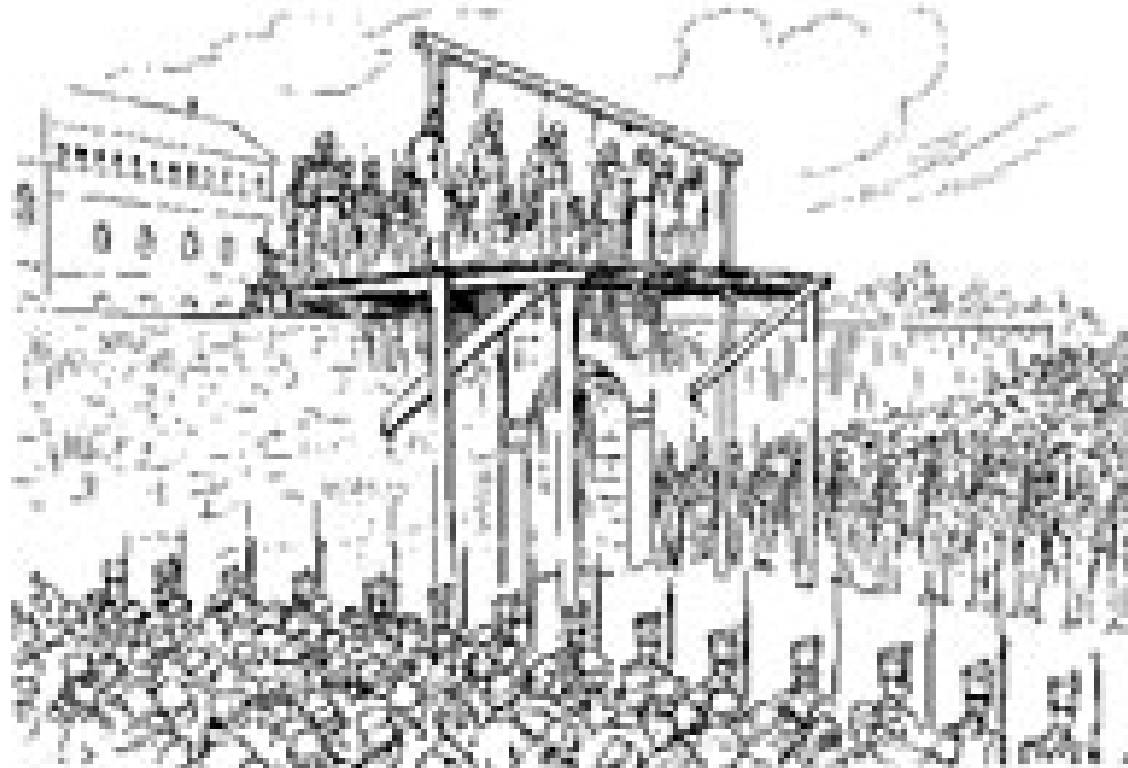
Rive Est de Montréal



Rive centrale de Montréal



Rappel du 15 février 1839



Site de la Prison des Patriotes



Journée nationale des Patriotes



Station Craig & Art électronique



Parc Bellerive (2004)



Ensemble St-Vincent de Paul



Église de Longueuil



Le parc des Îles



Île Ste-Hélène historique



Fleuve devant Hochelaga (1930)



Croissant de l'Est



Corporation de promotion et de développement du

**Croissant
de l'Est**

MISE EN VALEUR PATRIMONIALE

SECTEUR PATRIMONIAL

- VERNACULAIRE
- INDUSTRIEL
- HISTORIQUE / CULTUREL
- NATUREL

ÉVALUATION PATRIMONIALE

- ◆ SUPÉRIEURE
- ▲ ÉLEVÉE
- MOYENNE

ÉLÉMENT PATRIMONIAL

- CHEMIN DU ROY
- ★ NOYAU VILLAGEOIS
- ▽ MOULIN À VENT
- ⊕ SITE ARCHÉOLOGIQUE

Juin 2002

Conclusion

- Avenir du centre de la ville (1958)
- Mode vie au centre (1999)
- Déclassement du corridor Ville-Marie et fin de l'être-trajet
- Éléments du Plan d'urbanisme (1992)
- Quel est le concept pour l'affectation des sols proposée ?
- Arrimer la ville intérieure au métro Papineau
- Norme de 40% pour le logement social incluant la cité universitaire pour tout nouveau développement
- Réseau du nouveau tramway et réduction de 50% du trafic du pont
- Entre les rues Berri et Bercy, établissement d'un pôle urbain et patrimonial au Pied du Courant qui soit ouvert sur le fleuve Saint-Laurent et en lien avec le parc des Îles

Projection au centre de la ville (1958)

- L'analyse écologique de Montréal permet donc de voir que dans la ville les fonctions économiques, les groupements ethniques et religieux et les divers niveaux de vie tendent à se localiser dans l'espace selon certaines constantes.
- Le secteur primaire est sur le point de disparaître de l'île. On doit cependant prévoir une zone maraîchère autour de Montréal afin d'utiliser rationnellement pour des fins agricoles la partie fertile de la plaine de Montréal.
- Le secteur secondaire demeure encore en partie accroché au canal de Lachine et aux chemins de fer, mais de plus en plus il quitte le centre de la ville où l'encombrement des rues rend la circulation difficile près du centre et où la valeur des terrains augmente. La population ouvrière s'établit aussi de plus en plus en banlieue. Il faut prévoir pour elle des maisons familiales et des facilités de transports en commun rapides.
- Le centre de la ville revient donc aux fonctions tertiaires. Montréal possède l'immense avantage d'avoir une montagne au centre qui distribue à sa base les diverses fonctions de la ville et qui forme un parc de verdure et sur les bords duquel sont construites les deux universités et les quartiers résidentiels. Il faudrait étendre à une surface plus considérable cette fonction qui englobera un pourcentage de plus en plus considérable de la population française.
- Quant au tertiaire des transports, les nouvelles fonctions du Port et des voies de chemin de fer permettront de réaménager certaines rives de l'île pour l'usage public, mettant en valeur certains sites et rationalisant l'utilisation des voies de chemin de fer au profit de la communauté. »
- L'ABBÉ NORBERT LACOSTE - LES CARACTÉRISTIQUES SOCIALES DE LA POPULATION DU GRAND MONTRÉAL - ÉTUDE DE SOCIOLOGIE URBAINE, MONTRÉAL, 1958, IIe partie : pp. 171-172 ;

Mode de vie au centre (1999)

« Les 70 000 personnes qui résident au centre-ville de Montréal, ou à sa périphérie immédiate possèdent 20 000 automobiles, ce qui, à 280 autos pour 1000 personnes, en fait sans doute la population la moins motorisée du Québec.

Selon un autre indicateur, 60% des ménages du centre-ville ne possèdent pas d'automobile. Pourtant, leur revenu moyen égale celui des ménages de banlieue, là où le taux de motorisation est le double.

Ce qui autorise à supposer que beaucoup de ceux qui vivent au centre-ville et à sa périphérie CHOISISSENT de ne pas avoir d'autos, (...) De fait, les résidents du centre-ville de Montréal font 30% de leurs déplacements locaux à pied ou à bicyclette, 30% en métro et en autobus, ce qui laisse une maigre part de 40% seulement à l'automobile. »

Richard Bergeron, Le Livre noir de l'automobile

éd. Hypothèse, Montréal, 1999, p. 328

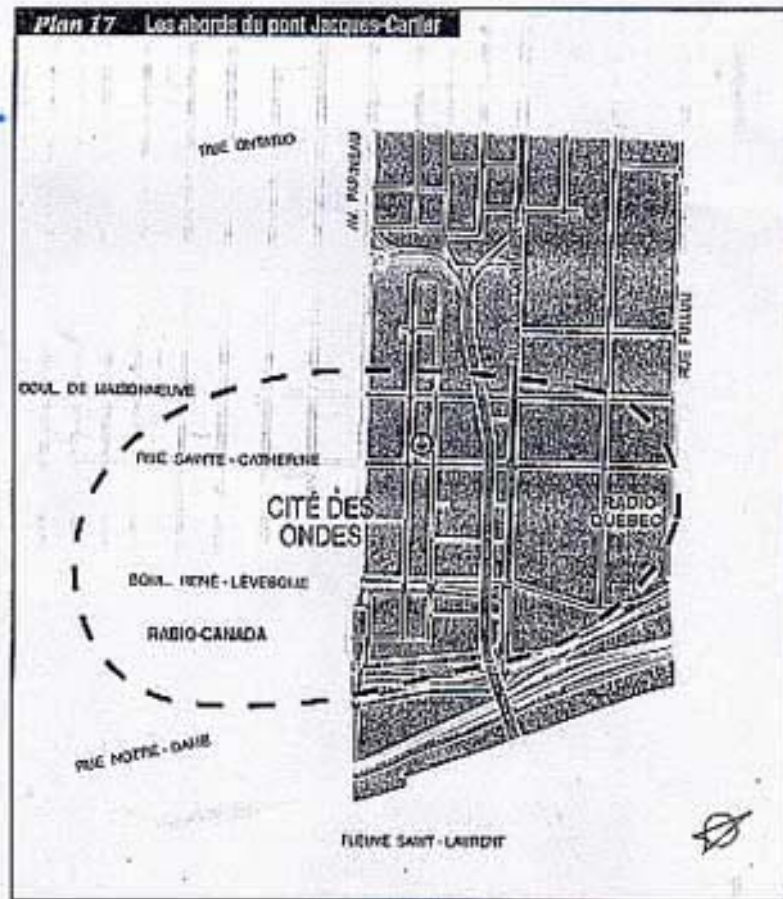
Schéma autoroutier fluvial



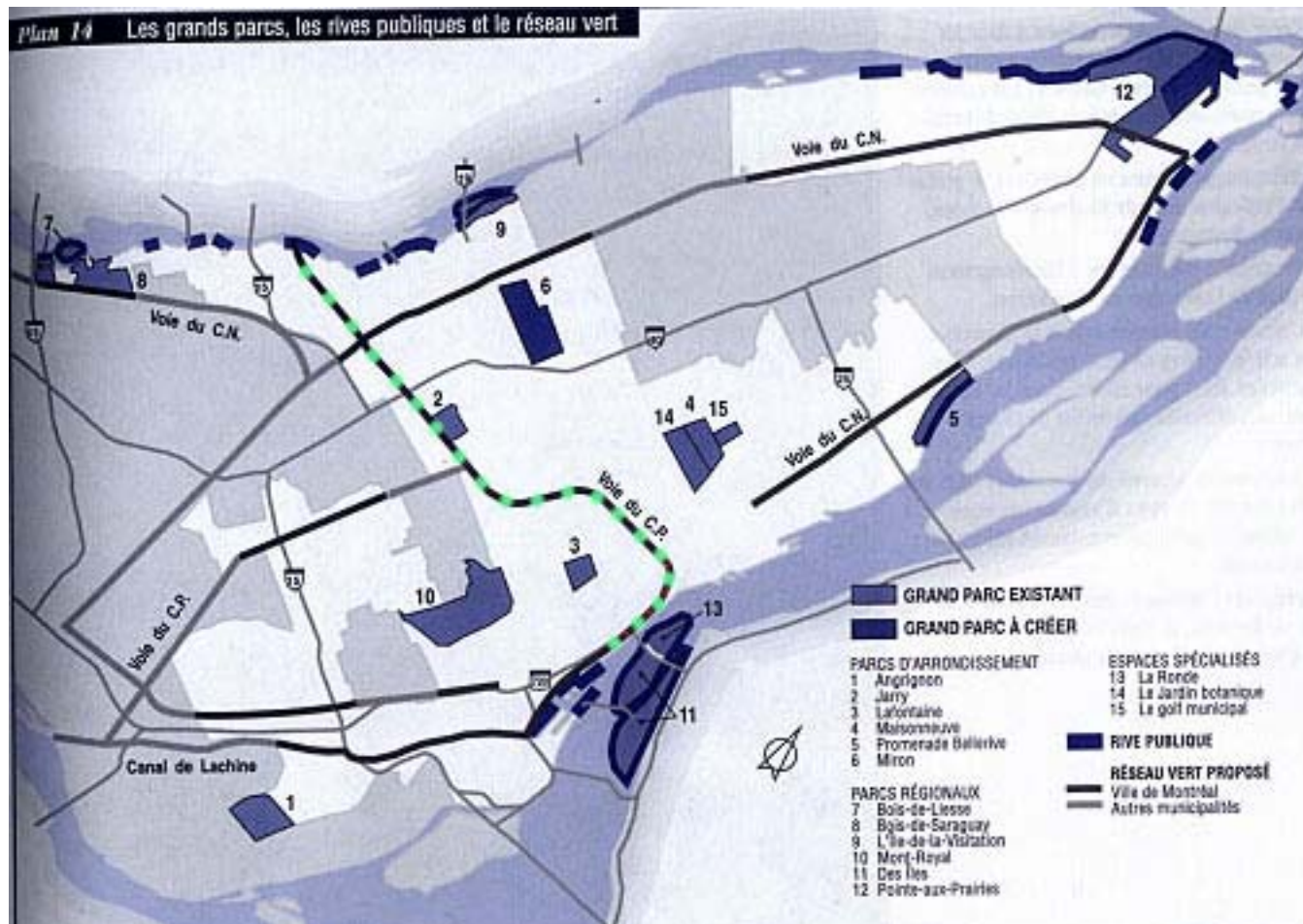
Être trajet & Ville du savoir

- À Montréal la ville moderniste postulait un réseau autoroutier offrant des familles d'entrée / sortie à tous les 4 milles (10 km). Un réseau autoroutier qui approche de la fin de sa vie utile.
- Pour que Montréal soit une ville de savoir, de culture et d'art, nous devons chercher à établir des pôles culturels à plus courte distance !

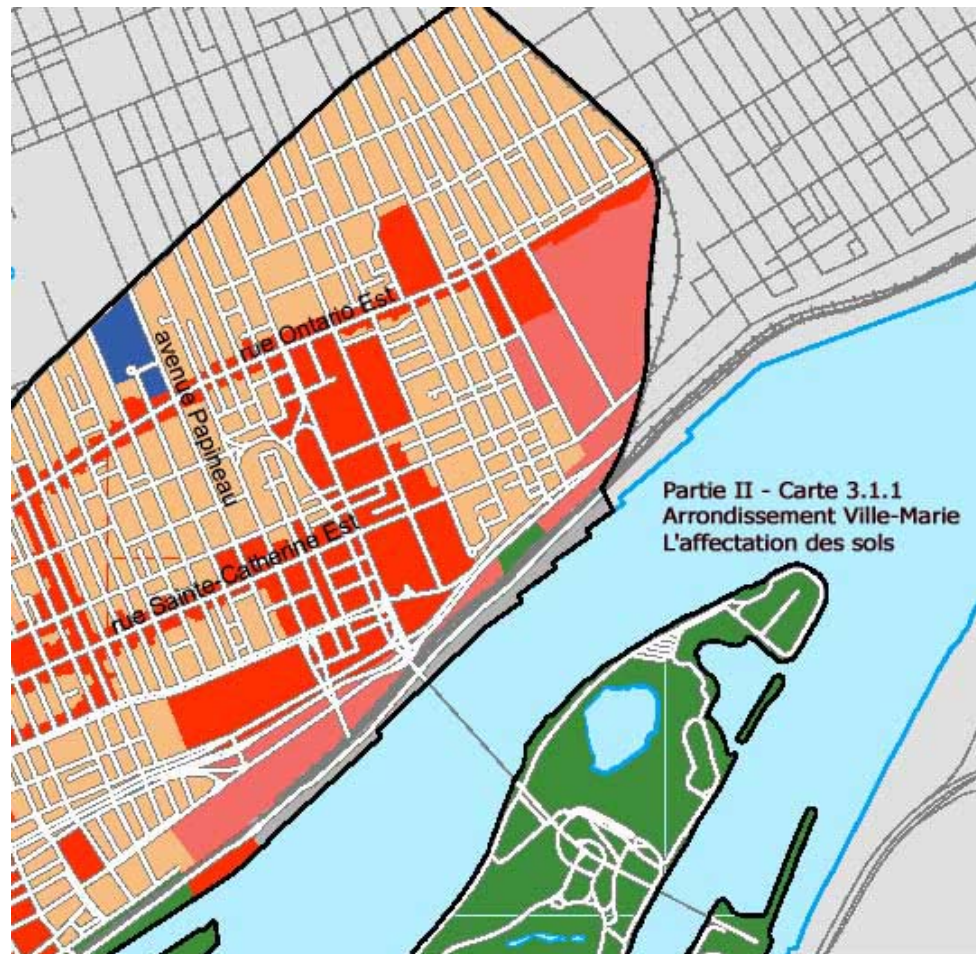
Cité des Ondes (1992)



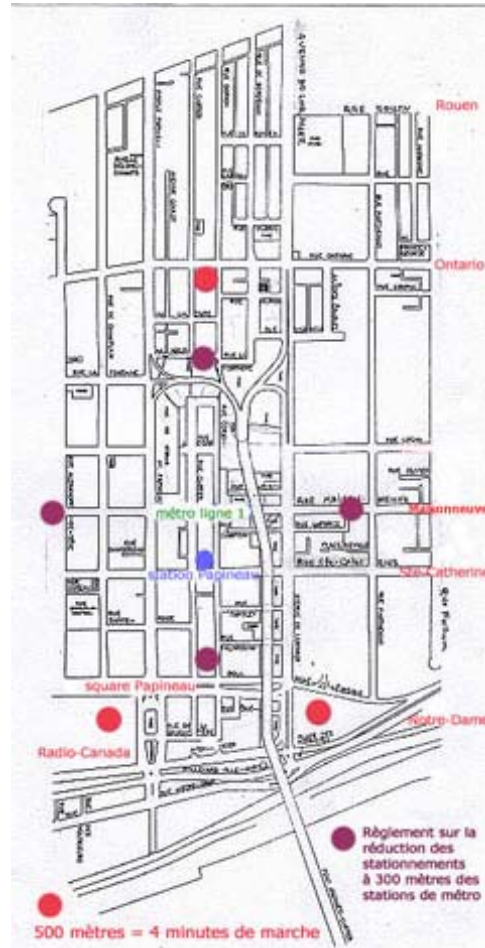
Réseau vert & vélo (1992)



Affectations des sols (2004)



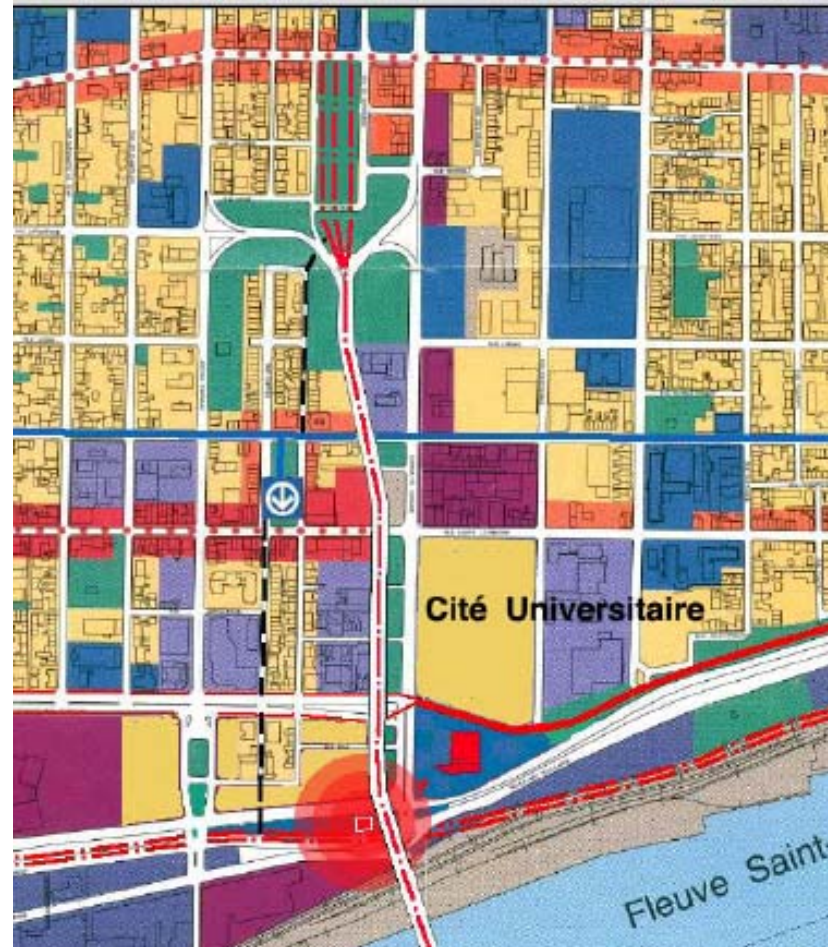
Parcours piéton de 300 et 500 m. autour du métro Papineau



Station Papineau et le complexe SAQ / Porte Ste-Marie



Gare intermododale Papineau



Nouveau tramway sur Ontario



Nouveau tramway Ontario
de la Société de transports
arrondissement Ville-Marie

La Porte de l'Est (1994)



FIN

Ville

Fixée par tes arbres

Comptée par tes maisons

Épelée par tes rues

Accepte encore

Le geste d'un pont

Cécile Cloutier

Mains de sable, Québec (1960)