

SECTEUR 2 – ABORDS DU FLEUVE

Dans le secteur des Faubourgs, à la sortie du Vieux-Montréal, la rue Notre-Dame se rapproche du rivage du fleuve tandis que le territoire du Port de Montréal commence. Les terrains riverains situés entre ces deux voies de communication - la rue Notre-Dame et le fleuve - sont marqués par le développement industriel et les infrastructures de transport des marchandises. Aux extrémités est et ouest, d'autres occupations sont aussi présentes.



Figure 1 - Plan de localisation

HISTORIQUE

Le pied du courant Sainte-Marie désigne dès le 18^e siècle l'endroit où les bateaux devaient accoster et être remorqués jusqu'au port car le rétrécissement du fleuve y forme un fort courant. C'est aussi à cet endroit que le chemin Sainte-Marie, ou chemin du Roy (aujourd'hui, la rue Notre-Dame), se rapprochait le plus de la rive, dans l'axe de l'avenue De Lorimier.

Le faubourg Québec se forme le long de la rue Notre-Dame dès la deuxième moitié du 18^e siècle. Il est alors occupé par des fermes puis devient un lieu de villégiature pour la bourgeoisie, qui réside à l'intérieur des fortifications, comme le juge Panet. Lors de la première vague d'industrialisation à Montréal, durant la période 1840-1870, des fonderies, raffineries et distilleries viennent s'établir près de la brasserie Molson. Peu à peu, les industries remplacent les villas au sud de la rue Notre-Dame.

Jusqu'à la fin du 19^e siècle, la rive reste naturelle. Plusieurs petits quais sont construits, dont celui du traversier de Longueuil, dans l'axe de la rue Poupart et le quai Molson, dans l'axe de l'avenue Papineau. Puis, autour de 1875 le plan d'expansion du Port vers l'est entraîne un remblayage entre les quais existants afin de créer un seul quai le long du courant Sainte-Marie.



Figure 2. Les installations du Port de Montréal, l'entrepôt frigorifique et la gare de triage Viger à l'arrière. À l'extrémité droite, le parc Campbell. Source : Surveys Ltd., vers 1955

À la même période, la gare Dalhousie (1882) est construite par le Canadien Pacifique, ainsi que ses voies de chemin de fer qui longent la rive vers l'est, pour remonter vers la cour de triage Hochelaga puis vers le nord de la ville. La construction de la gare Viger et de la cour de triage attenante, entre 1898 et 1910, implique la démolition d'une partie du faubourg Québec, au sud de la rue Saint-Antoine. De plus, cette installation modifie complètement le relief entre les rues Berri et Beaudry puisque la colline est aplanie pour accueillir les voies ferrées. Le nombre de voies qui passent sur la rive augmente, les quais sont agrandis et des entrepôts y sont bâtis.



Figure 3. 1909 – Vue du quai dans l'axe de l'avenue Papineau et le bâtiment de la Canadian Rubber à l'arrière plan. Source : Musée McCord

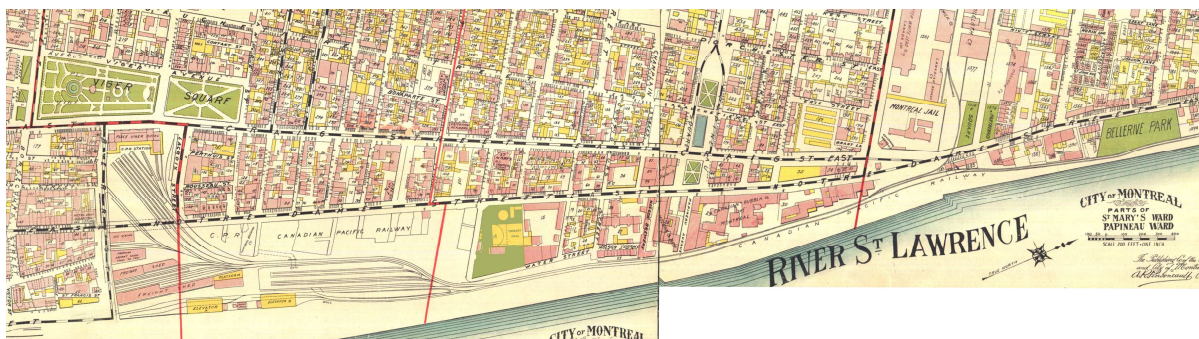


Figure 4 – Les abords du fleuve en 1907 : à l’ouest, la cour de triage Viger; le parc Sohmer au centre; les édifices de la Molson et de la Canadian Rubber entre autres; et le parc Bellerive. Source : Atlas Pinsonnault, 1907, BanQ, modifié

Au tournant du 20^e siècle, la zone industrialo-portuaire occupe toute la frange riveraine jusqu’à Mercier, à l’exception du parc Bellerive et du parc Sohmer qui deviendra le parc Campbell. En effet, dans les années 1880, ces deux parcs - l’un public, le parc Bellerive et l’autre privé, le parc Sohmer - sont aménagés le long de la rue Notre-Dame, sur les terrains d’anciennes villas. Avec le square Papineau, ce sont alors les seuls parcs du quartier Sainte-Marie. Le parc Sohmer ferme ses portes en 1919 et le parc municipal Campbell occupera ce terrain jusqu’en 1967, date à laquelle la brasserie Molson achète le terrain à la Ville en échange de l’aménagement d’un nouveau parc, l’actuel parc Charles-S.-Campbell, près de la rue Sainte-Catherine. La Ville voyait alors l’occasion d’offrir un espace de jeux dans un secteur habité alors que le parc de la rue Notre-Dame était peu accessible et dans un secteur devenu majoritairement industriel. Dès lors, le parc Bellerive sera la seule fenêtre sur le fleuve.

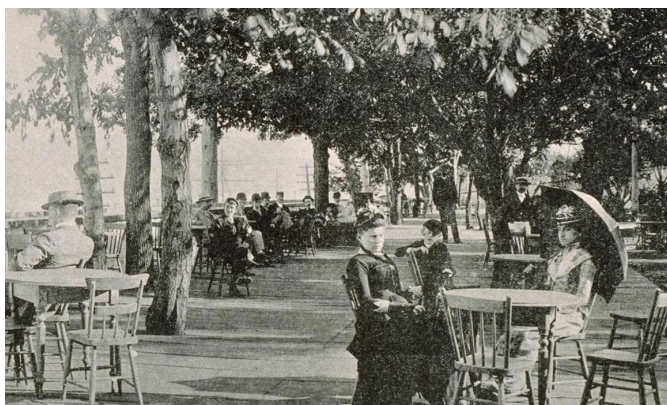


Figure 5. Le **parc Sohmer** (1889 – 1919) est le premier parc de loisirs et de divertissement payant de la ville. Ouvert et animé par le musicien Ernest Lavigne, il offre une terrasse avec vue sur l’île Sainte-Hélène et accueille de nombreux concerts et rassemblements. Il est desservi par le tramway de la rue Notre-Dame. Avec un prix d’entrée bas, il est très fréquenté par toutes les classes sociales. Son déclin commence avec l’ouverture d’un parc de loisirs moderne, le parc Dominion (Mercier-Ouest), en 1906. Il fermera à la suite d’un incendie, en 1919.

À l’ouest, la gare Viger cesse ses activités en 1951. Au sud de la rue Notre-Dame, les installations ferroviaires demeurent en service jusqu’à la fin des années 1970. La Ville de Montréal, qui était devenue propriétaire de la gare-hôtel Viger, achète au Canadien Pacifique le reste de la cour de triage Viger (1987). Elle planifie la reconversion du site en ensemble mixte à forte prédominance résidentielle, de moyenne densité, pour recréer un lien entre le Vieux-Montréal et les quartiers au nord. Le nouveau secteur résidentiel du Faubourg Québec sera construit entre 2001 jusqu’à aujourd’hui (dernière phase du Solano en construction en 2018).

À l’est de la rue Amherst, la vocation industrielle est soutenue par la Ville de Montréal, qui a l’objectif d’assurer aux industries du secteur des possibilités d’expansion. La Ville a ainsi acquis plusieurs terrains en vue de les revendre à la brasserie Molson. Les rues situées au sud de la rue Notre-Dame sont aussi progressivement vendues et intégrées au site de Molson.

À l'est du parc Bellerive, des entrepôts et bâtiments commerciaux bordent la rue Notre-Dame, ainsi que des réservoirs à mélasse. Jusqu'en 1930 et l'inauguration du Pont Jacques-Cartier, un traversier reliait Longueuil et Montréal, à partir du quai situé dans l'axe de la rue Poupart.

Le territoire du Port s'est également beaucoup transformé. Il s'est tout d'abord agrandi sur le fleuve, par des remblais constituant les quais. Puis les quais ont été remblayés en hauteur, de manière à accueillir de plus gros bateaux et augmenter le nombre de voies ferrées. D'imposants bâtiments ont aussi été construits, dont l'entrepôt frigorifique (1000, de la Commune), construit entre 1919 et 1922, est le seul témoin.

SITUATION ACTUELLE

À l'est du pont Jacques-Cartier, les terrains riverains appartiennent soit à la Ville, soit au gouvernement du Québec (MTMDET). Contaminé, le terrain le plus à l'est est en friche depuis 2012. Des groupes de la communauté du quartier Sainte-Marie investissent en partie le site depuis quelques années (corvée de nettoyage, végétalisation, mobilier, événements artistiques). Quant au terrain situé à l'ouest du parc Bellerive, renommé parc du Pied-du-Courant, il sert de chute à neige (chute à l'égout Fullum) en hiver et en été accueille depuis 2014 le Village Pied-du-Courant, une installation amovible comprenant plage, bar, cantine et assurant une programmation saisonnière.

À l'ouest du pont, les terrains riverains sont constitués de deux propriétés privées. Le terrain appartenant à U-Haul comprend un ancien bâtiment de la Canadian Rubber (1854) reconverti en une centaine de locaux de répétition de musique (Cité 2000), le bâtiment et le stationnement de l'entreprise de location de véhicules. S'étend ensuite le terrain de la brasserie Molson (voir fiche 3).



Figure 6 – Absence de perspective vers le fleuve depuis le stationnement (2018)

En ce qui concerne le bord du fleuve, le territoire du Vieux-Port s'étend jusqu'à l'axe de la rue de la Visitation. Ensuite, ce sont les activités du Port, principalement ferroviaires, qui occupent le secteur Pied-du-Courant. En effet, le secteur est la cour d'échange du Port, où le CN et le CP amènent des trains qui sont pris en charge par le Port, et vice-versa. On compte jusqu'à neuf voies ferrées et deux voies routières. La capacité de l'infrastructure est présentement pleinement exploitée.

Les terrains riverains, de part et d'autre du pied-du-courant et du pont Jacques-Cartier, sont surélevés par rapport au niveau de l'eau. La topographie naturelle puis les différentes interventions humaines (arasement, remblais) font en sorte que les terrains au sud de Notre-Dame sont en

surplomb du fleuve lorsqu'on s'éloigne du pied-du-courant. Lors du réaménagement du faubourg Québec sur la cour de triage du CP au début des années 2000 (à l'ouest de la rue Amherst), d'importants remblais ont été réalisés. Cette situation topographique particulière est soulignée notamment par l'aménagement, en 2012, du Belvédère du Chemin-qui-marche, au-dessus des premières voies ferrées du CP (entre les rue Saint-Hubert et Amherst).



Figure 7. Perspective depuis le terrain riverain situé à l'est du parc Au-Pied-du-Courant



Figure 8. Vue vers l'est, depuis le belvédère du Chemin-qui-marche

Règlementation d'urbanisme

- Usage : seules les activités industrielles ou commerciales sont autorisées au sud de la rue Notre-Dame depuis la rue Amherst jusqu'à la voie ferrée à la limite d'Hochelaga. Les autres fonctions sont donc exclues.

- Forme urbaine : la hauteur maximale au Plan d'urbanisme est de 25 mètres. À noter que la Tour de l'horloge et l'ancien entrepôt frigorifique (Héritage du Vieux-Port) ont une hauteur de 45 mètres, et sont donc en droits acquis. La densité maximale est de 3.
- Patrimoine bâti : deux secteurs de valeur exceptionnelle sont identifiés dans le Plan d'urbanisme, soit les édifices anciens de la brasserie Molson (1500-1650, Notre-Dame Est) et l'édifice de la Canadian Rubber Co. of Montreal (1806-2000, Notre-Dame Est). Le Plan d'urbanisme identifie également un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle, la vespasienne du parc du Pied-du-Courant (anciennement Bellerive).

PRINCIPAUX ENJEUX

Les terrains situés au sud de la rue Notre-Dame constituent l'interface entre la ville et le fleuve. Le développement des activités industrielles et portuaires, depuis la fin du 19^e siècle, a eu tendance à couper cette connexion, à l'exception du parc du Pied-du-Courant.

Des réponses sont donc à apporter aux enjeux suivants :

- ⇒ La majorité des terrains riverains sont vacants (terrain du ministère des Transports) ou vont l'être à court terme (Brasserie Molson);
- ⇒ Les terrains utilisés pour du stationnement contribuent à créer un effet d'îlot de chaleur;
- ⇒ L'accès physique au fleuve est limité par les activités du Port comprenant la zone d'échange ferroviaire;
- ⇒ Plusieurs emplacements offrent des points de vue sur le fleuve, l'île Sainte-Hélène et la Rive-Sud. La topographie, la présence de bâtiments (tel que l'ancien entrepôt frigorifique) et des trains de conteneurs délimitent ces fenêtres;
- ⇒ Les espaces publics au sud de la rue Notre-Dame (parc du Pied-du-Courant et village Au-pied-du-courant) ne sont pas accessibles de façon sécuritaire et n'offrent pas un environnement sonore agréable en raison du traitement actuel de l'axe de transit de la rue Notre-Dame.