

À QUI LE FLEUVE?

AmiEs du courant Sainte-Marie

**Mémoire présenté à l'Office de la consultation
publique de Montréal**

**PPU des
Faubourgs
2020_10_22**



Les Amis 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. Cet organisme à but non lucratif poursuit les objectifs suivants :

- Regrouper toutes les personnes intéressées à promouvoir la revitalisation et l'intégration du parc du Pied-du-Courant (P-d-C) et ses environs dans la trame verte et bleue du Grand Montréal;
- Être un acteur central concernant les questions reliées au développement et au meilleur accès au fleuve dans le Centre-Sud;
- Défendre l'intégrité de l'environnement en face du fleuve, du parc du P-d-C et de ses environs (du Vieux-Port à la rue Davidson dans Hochelaga);
- Veiller à la représentation des membres devant les différentes structures administratives et politiques.

On avance à l'ouest du pont, mais on stagne dans l'est

Depuis quelques années, de nombreuses consultations publiques ont eu lieu concernant les enjeux de l'est du centre-ville. **Selon nous, ces consultations isolaient les secteurs les uns des autres au lieu de les considérer dans leur ensemble. Le fleuve, le pont, les voies ferrées, ainsi que la rue Notre-Dame forment un tout et ne doivent pas être traités séparément.**

Les mémoires des ACSM déposés à l'OCPM par le passé considéraient le secteur autour du fleuve comme un seul et même quartier. Par le biais de ces mémoires, ils ont exploré les possibilités de la cohabitation de la mobilité (auto, vélo, piéton). Ils étaient aussi directement reliés aux enjeux soulevés dans la consultation du PPU des Faubourgs. Les ACSM invitent donc l'OCPM à les réexaminer pour les fins de cette consultation. Cela dit, en regardant l'ensemble des éléments de ce PPU, on peut penser que plusieurs des vœux des citoyens et groupes consultés sur les enjeux à l'est du pont Jacques-Cartier n'ont pas été bien entendu.

Le PPU préliminaire : Notre évaluation

Nous félicitons l'arrondissement pour sa réflexion dans le PPU des Faubourgs. C'est un secteur déstructuré qui a subi plusieurs expropriations au nom de la « modernité ». Les prochaines années annoncent beaucoup d'activité qui, espérons-le, pourra corriger les erreurs du passé.

Dans ce PPU, nous aimons particulièrement l'attention consacrée à la protection des vues patrimoniales, à l'établissement de l'Espace Craig et à la préservation de la Station de pompage. Quant à l'accès au fleuve, nous apprécions l'idée d'une promenade fluviale surélevée devant Molson ainsi que la passerelle de la Visitation au-dessus des voies ferrées. Cette dernière rendra l'accès au quai de l'horloge et au Vieux-Port plus facile. Le geste de la passerelle au-dessus des voies ferrées est plus que symbolique, car il nous rapproche des berges du fleuve. Quant à l'est du pont, nous sommes emballés du désir de l'arrondissement de négocier avec le gouvernement provincial afin d'agrandir le parc du P-d-C en ajoutant les terrains du MTQ (la friche et la chute à neige).

Quelques déceptions

De façon générale, nous pensons qu'il y a parfois un manque d'audace pour la résolution des enjeux dans le district de Sainte-Marie et nous pensons que les solutions pour tenter de résoudre certains d'entre eux, à l'est du pont, sont parfois timides, voire même inexistantes.

Nous tenons aussi à exprimer notre grande déception face à la décision de ne pas retenir notre recommandation de refaire l'étude de faisabilité pour inverser la courbe du CP dans la Gare Hochelaga. Cette inversion aurait un impact considérable pour améliorer l'accès au fleuve. Si la Ville et les partenaires allaient de l'avant avec cette proposition, portée par l'urbaniste Jean Décarie récemment décédé, les Montréalais retrouveraient l'accès au fleuve à partir de la rue Frontenac, et ce jusqu'au quai de l'horloge en passant par la Molson, reliant ainsi le Vieux-Port à l'est de la ville.

NOS PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS

1 : Respect du patrimoine dans les paysages patrimoniaux

Paradoxalement, la présence des gros panneaux publicitaires face au fleuve ainsi que sur des bâtiments nuit aux efforts de l'arrondissement pour protéger les vues d'intérêts sur ces mêmes icônes de la métropole. Absent du PPU est le désir de retirer les panneaux qui faisait pourtant partie des balises d'aménagement dans le PPU de Sainte-Marie en 2012. (P. 53, n° 3 « Favoriser le retrait des panneaux publicitaires aux abords du pont Jacques-Cartier »).

(Voir notre proposition n°1 sur la réglementation des panneaux publicitaires.)

2 : Sécurité et expérience piétonne dans le district de Sainte-Marie

Pont Jacques-Cartier

Situé au cœur d'un secteur en pleine transformation, le pont domine le paysage et impose une rupture importante entre l'est et l'ouest du quartier. Dire que c'est « *l'éléphant dans la pièce* » n'est pas une exagération. Nous pensons que les actions pour intégrer le pont dans son milieu urbain devraient être renforcées.

La Société des ponts fédéraux (SDP), qui procède actuellement à l'aménagement d'un long parc linéaire sous le pont entre le fleuve et le parc des Faubourgs, est une bonne initiative. Idem pour l'ouverture des pistes cyclables à l'année, ce qui devrait en augmenter l'usage.

De son côté, l'arrondissement prévoit reconfigurer les bretelles du pont dans le parc des Faubourgs afin de mieux contenir les véhicules qui utilisent les entrées et sorties. Mais en raison de la circulation intense des camions et des automobiles, qui augmente d'année en année, le carrefour où se retrouveront les bretelles sera un défi de sécurité pour les familles avec enfants et les personnes à mobilité réduite à pied ou en vélo.

Le pont offre des vues spectaculaires, mais le seul endroit pour les apprécier est un belvédère qui se trouve à quelques pas du parc Jean-Drapeau. Cela dit, l'accès à la structure du pont est difficile, particulièrement pour les personnes ayant une poussette. De plus, l'aller-retour, à partir du métro Papineau, fait trois kilomètres. Autant dire, pas très invitant.

(Voir nos propositions n° 2 et n° 3 pour connaître nos idées.)

La rue Fullum, un axe nord-sud privilégié dans le Centre-Sud

Les grandes artères dans l'axe Nord-Sud (Papineau, de Lorimier, Iberville, Frontenac) sont prioritairement dédiées à la circulation des véhicules de transit qui alimentent le pont, l'A720 et le nord de la ville. Cela nuit à la convivialité, à la qualité de vie et à la sécurité des résidents, notamment les jeunes enfants qui fréquentent les écoles du secteur et qui doivent emprunter les rues adjacentes. Donc, aucune grande rue fréquentée dans l'axe Nord-Sud n'est vraiment sécuritaire pour les piétons à l'est de la rue Atateken, une rue commerciale qui se trouve beaucoup plus à l'ouest. Cet enjeu n'est pas pris en compte dans le PPU.

L'arrondissement suggère d'ouvrir la rue Fullum sur Notre-Dame. Nous pensons que ça serait une erreur qui pourrait augmenter considérablement la circulation de transit dans le quartier. Au contraire, il faudrait plutôt imaginer une façon d'enrichir l'expérience des piétons sur cette rue, en la rendant plus conviviale et sécuritaire pour le bien-être de tous les résidents à l'est du pont. Nous vous suggérons de revisiter les *Balises d'aménagement du Grand Quartier général du Québec et ces abords* (p. 48) dans le PPU du quartier Sainte-Marie et de repenser l'apaisement de la circulation.

(Voir notre proposition n° 4 pour un réaménagement de la rue Fullum.)

3 : Notre relation avec le fleuve

La baignade

Il n'y a pas de vision exprimée dans ce PPU pour donner un accès physique réel au fleuve, notamment la baignade, et ce malgré les nombreuses promesses d'une plus grande ouverture sur le fleuve. Les différentes administrations ont promis des bains portuaires autour du bassin de l'horloge, mais ça ne s'est jamais matérialisé. Si un projet de baignade n'est pas abordé dans ce PPU, cela voudrait-il dire que c'est abandonné pour toujours?

Rue Notre-Dame (A-720)

Comme mentionné plus haut, le secteur est déjà saturé avec la circulation de transit. Le bruit et la proximité des véhicules (surtout des camions) rendent la portion du côté -fleuve de la rue Notre-Dame (le parc du P-d-C) désagréable. En plus, il y a un sentiment d'insécurité en raison de l'isolement des espaces et du manque de services à proximité.

Malheureusement, pour l'instant, Notre-Dame n'est qu'un prolongement de l'autoroute 720. Le bruit de la circulation des véhicules est tellement fort que nous avons de la difficulté à nous entendre et devons constamment hausser la voix. Cela rend l'expérience très désagréable. Lors de la tenue des activités sur le site du Village au Pied-du-Courant, le volume de la musique doit être augmenté considérablement pour noyer le bruit des véhicules. Même en ajoutant quelques mètres aux trottoirs, cela ne ferait aucune différence. Ceci est sans oublier le stress de marcher aux côtés des gros camions qui roulent à grande vitesse.

(Voir la proposition n° 6 pour des idées de réaménagement de la rue Notre-Dame.)

Absence d'une promenade fluviale dans Sainte-Marie

Dans le PPU des Faubourgs, l'arrondissement suggère des mesures pour redonner la vue sur le fleuve, mais seulement devant le projet immobilier de Molson. On n'y trouve aucune mesure pour assurer la vue à l'est de la rue Alexandre-DeSève. Les terrains du côté sud de la rue Notre-Dame (parcs et friches à redévelopper) entre le pont Jacques-Cartier et la rue Davidson s'allongent sur une distance de plus de deux kilomètres. Ceci représente une vitrine sur le fleuve et une richesse patrimoniale qui devraient être explorées, comme l'ont fait de nombreuses villes.

Une nouvelle promenade fluviale est proposée vers l'est à partir du belvédère du Chemin-Qui-Marche, mais jusqu'à la rue Alexandre-DeSève. Le sol est surélevé afin d'assurer les vues au-dessus des conteneurs, ce qui est une excellente proposition, mais nous sommes déçus qu'il n'y ait pas de prolongement plus à l'est.

Une autre déception est qu'il n'y a pas de suggestion de belvédère à l'est du pont permettant aux usagers du parc du P-d-C de voir le fleuve au-dessus des trains. Notre fenêtre sur le fleuve est bloquée depuis l'utilisation des conteneurs doubles dans les années 80. Le Port va procéder à l'ajout de deux autres voies ferrées pour le CN et la vue sur le fleuve risque d'être bloquée pour encore très longtemps.

(Dans notre proposition n°7, nous présentons une idée qui pourrait parer à ce manque.)

7 PISTES À EXPLORER

Proposition 1

Réglementation pour le retrait des panneaux publicitaires dans les paysages patrimoniaux

Protéger l'intégrité des vues des éléments patrimoniaux et iconiques de la métropole comme celles du pont Jacques-Cartier, de la Prison des patriotes et du fleuve via l'adoption d'un règlement pour contrôler et restreindre l'emplacement des panneaux publicitaires dans le panorama de l'entrée du pont, du parc des Faubourgs et des vitrines sur le fleuve près du parc du P-d-C.

Suite à la décision de l'arrondissement Plateau Mont-Royal en faveur du retrait panneaux-réclames (voir référence), nous croyons que le moment est opportun pour l'arrondissement d'adopter un règlement similaire, en particulier dans les paysages patrimoniaux et à la porte d'entrée de la métropole en face du fleuve de la rue Notre-Dame.

Référence : <https://scc.lexum.com/scc-csc/scc-l-csc-a/fr/item/18352/index.do>





Proposition 2

Le trottoir des piétons et la piste cyclable du pont Jacques-Cartier

Agrandir le trottoir du côté est du pont afin de permettre la circulation des vélos en direction nord et par cela assurer une meilleure sécurité pour le transport actif sur le pont avec deux voies cyclables séparées, une de chaque côté du pont.

Une autre piste à explorer serait de construire un palier (surélevée sur la piste multifonctionnelle) pour que les piétons puissent profiter des vues (du centre-ville et de l'Est) et assurer un accès universel via un ascenseur. Le palier piéton pourrait être construite entre l'ascenseur proposé ici-bas (rue Sainte-Catherine) et l'entrée du parc Jean-Drapeau. La piste multifonctionnelle actuelle du côté ouest serait réservée pour les cyclistes sur toute sa longueur. Dans ce cas, le trottoir de l'Est resterait ouvert pour les piétons avec la possibilité de transférer sous le pont pour rejoindre l'ascenseur.

Piste multifonctionnelle du pont Jacques-Cartier

La piste multifonctionnelle du pont Jacques-Cartier est un lien singulier aux défis uniques



Pont urbain à la géométrie atypique et exposé à des conditions météorologiques particulières.

Particularités de la piste et enjeux de sécurité

La combinaison de l'ensemble de ces éléments souève des enjeux de sécurité accrus en hiver.

Géométrie atypique

- + Longueur (2,7 km)
- + Dégauchement latéral étroit (de 2,5 m à 1,8 m en hiver)
Normes du MTMDT : 3,5 m
- + Pentas longues et abruptes (4,2 %)
- + Virages serrés
- + Enclèvement (garde-corps de chaque côté)

Piste surélevée

- + Dalle de béton (15 cm)
- + Pas de matériaux en profondeur qui isolent et atténuent son refroidissement
- + Plus affectée par les variations météorologiques qu'une piste sur remblai

Danger de chute de glace

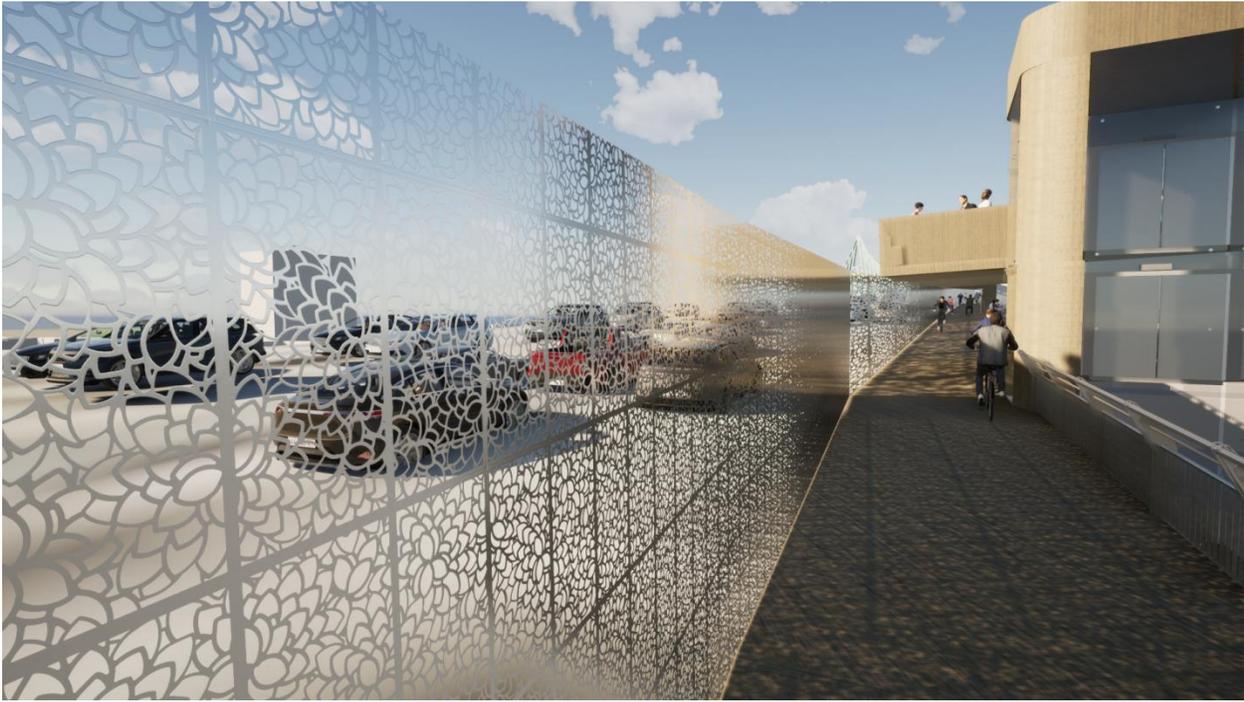
- + Structures métalliques en hauteur (sections 3 et 7)
- + Neige projetée des voies de circulation

Complexité des conditions météorologiques du fleuve Saint-Laurent

- + L'environnement climatique au-dessus du fleuve Saint-Laurent est unique, rigoureux et changeant.
- + Milieu très humide, venteux et changeant propice à la formation imprévisible de glace noire qui affecte directement la qualité de la surface de roulement.



AUTOMNE 2018



Proposition 3

Améliorer l'intégration du pont dans ce milieu urbain et renforcer son statut d'attrait touristique via la construction d'un ascenseur avec un belvédère

Le pont est un attrait touristique en soi. C'est notre pont Brooklyn. Il faut lui rajouter un outil permettant un accès universel afin de le rendre encore plus appréciable et attrayant.

Il s'agirait d'installer un ascenseur à l'ouest du pont (près de la rue Sainte-Catherine et à proximité du Métro Papineau). L'infrastructure que nous proposons serait adjacente, mais indépendante de la structure du pont. Elle nous mènerait de la rue à un belvédère ou à la passerelle située sur le pont.

Ce magnifique outil deviendrait rapidement un attrait populaire pour les Montréalais, car il offrirait des vues imprenables sur la ville. Il faciliterait aussi l'accès universel au pont tout en encourageant le transport actif. Il serait un atout indéniable pour le secteur tout en contribuant à la reconnaissance du pont Jacques-Cartier comme pôle récréotouristique d'envergure.





Proposition 4

Le forêt de la rue Fullum

La création d'un axe nord-sud sur Fullum est inspirée de la rue McGill Collège entre le campus de l'université de McGill et la Place Ville-Marie. Une rue sécuritaire et paisible pour reconnecter avec le fleuve. La promenade mettrait la qualité de vie des piétons en avant-plan dans un secteur trop longtemps négligé et envahi par les véhicules de transit.

Selon notre vision, la rue Fullum consisterait en une sorte de parc-promenade linéaire bordée d'arbres et d'aires de pique-nique. Au centre nous trouverons une sorte de ruisseau pour nous rappeler les rivières ensevelies de Montréal. Il se terminera dans un bassin d'eau entouré par une agora. Un endroit de détente pour apprécier le pont.

Cette promenade constituerait une trame verte débutant dans le Plateau Mont-Royal avec le parc Fullum et descendant agréablement vers le sud en jouxtant les parcs Baldwin, Coupal, Magnan et Sainte-Marie, sans oublier le petit parc Olivier-Robert pour culminer sur la rue Notre-Dame dont nous ne prévoyons pas l'ouverture aux automobiles.

Plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, culturel et scolaire se trouvent dans l'axe de la rue Fullum, comme le Théâtre Cartier (ancienne église Saint-Vincent de Paul) et son presbytère, l'ancienne Maison mère des Sœurs de la Providence et sa chapelle, la Maison Émilie-Gamelin, la piscine Quintal, l'Espace Libre, l'école primaire Champlain, ce qui augmenterait davantage l'intérêt d'une transformation de cette rue en promenade.





Proposition 5

La Grande Plage du Vieux-Port

Montréal mérite quelque chose de grandiose pour répondre aux désirs de ses citoyens de se réapproprier le fleuve. Nous vous présentons donc une alternative à l'idée d'un bain portuaire flottant qui depuis plusieurs années semble poser problème aux différentes administrations. Nous savons que la population demande un meilleur accès au fleuve depuis longtemps et le site du Quai de l'horloge est tout désigné pour offrir cela. Nous avons donc imaginé une Grande Plage dans le bassin du Quai de l'horloge. Mais pour ce faire, nous suggérons le déplacement de la marina.

Le bassin, qui mesure environ 100 mètres de large et 300 mètres de long, serait entouré d'une promenade. Le fond serait installé de sorte que la profondeur débuterait à 0,25 mètre pour aller jusqu'à 1,5 mètre afin de permettre la natation, ce qui ressemblerait à une plage naturelle. Au bout du bassin, reliant la pointe du Quai de l'horloge et la promenade du Vieux-Port, une passerelle permettrait les plongeurs dans une section de 5 mètres de profondeur. C'est à cet endroit que des digues contrôlèrent le renouvellement d'eau du courant Sainte-Marie.

Avec la Grande Plage du Vieux-Port, les Montréalais auraient désormais la chance de redécouvrir le fleuve, ainsi que l'opportunité de s'y baigner, comme le faisaient jadis nos ancêtres. On pourrait même y tenir des compétitions dans le bassin rempli d'eau du fleuve. Hors saison estivale, il y aurait plusieurs possibilités d'utilisation de ce site, comme l'aménagement d'une grande patinoire en hiver, à l'ombre du pont Jacques-Cartier illuminé. La Grande Plage deviendrait sans aucun doute un outil collectif de grande valeur dans le Vieux-Port et un pôle d'attraction majeur situé à proximité du centre-ville et du projet Molson. À noter que plusieurs médias se sont déjà intéressés à cette idée, entre autres : "Rêver Montréal : une grande plage dans le Vieux-Port" Radio-Canada, René Saint-Louis, Publié le 28 août 2020 et "Beach battles: fighting for more waterfront access for Montrealers" Michelle Lalonde, Montreal Gazette, Oct 11, 2020.



Les AmiEs du courant Sainte-Marie



Proposition 6

Un boulevard axé sur le transport actif et collectif qui valorise la promenade riveraine

Pour répondre à la préoccupation du manque de convivialité causé par le bruit des véhicules et le sentiment d'insécurité, nous souhaitons un réaménagement de la rue Notre-Dame entre Davidson et le pont afin de rendre le secteur plus sécuritaire, plus agréable et plus accessible.

Voici donc les suggestions pour arriver à ce but:

- Transférer du côté sud de la rue Notre-Dame la piste cyclable et y prévoir l'installation du futur REM, afin de créer une zone tampon entre les véhicules et le parc P-d-C. Du coup, cela augmenterait le sentiment de sécurité et de convivialité. Le site serait donc désenclavé et ainsi plus accessible grâce aux transports collectif et actif.*
- Une réduction du nombre de voies sur Notre-Dame nous semble nécessaire afin d'en faire un boulevard plus convivial et non pas un prolongement d'autoroute. Soit deux voies vers l'est et deux vers l'ouest, et une troisième voie au centre qui changerait de direction selon les priorités. Cet aménagement aurait aussi comme effet de réduire le bruit des véhicules.*
- À partir de la rue Davidson dans Hochelaga, créer une promenade linéaire qui irait rejoindre le parc du P-d-C et éventuellement le Vieux-Port.*
- En attendant la modernisation de la rue, offrir la possibilité de stationner sur le côté sud de la rue Notre-Dame les fins de semaine pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'y accéder plus facilement via les débarcadères.*





Proposition 7

Vues sur le fleuve : Une passerelle fluviale et un belvédère dans le parc du P-d-C

Puisqu'il faut cohabiter avec les trains, la chute à neige, U-Haul et Molson, nous proposons une passerelle fluviale surélevée qui relierait le parc du P-d-C et le site de la Molson. Cette passerelle fluviale viendrait agréablement compléter la promenade linéaire mentionnée dans la proposition n° 6 et qui irait de la rue Davidson au parc du P-d-C.

Débutant sur un belvédère dans le parc du P-d-C, cette passerelle surélevée pourrait être érigée sur une certaine période de temps. Nous voyons une construction qui se ferait en cinq segments qui offrirait une vue inédite à travers les arbres, ainsi qu'un panorama sur le fleuve et La Ronde. Elle passerait au-dessus de la chute à neige et le site du Village au Pied-du-Courant. Ensuite, elle passerait sous le pont, lui donnant un aspect plus industriel, et poursuivrait son parcours au-dessus du terrain U-Haul. Ensuite, elle continuerait son chemin vers l'ouest pour traverser de façon spectaculaire, via des ouvertures existantes, les bâtiments de la Canadian Rubber et Molson. Là, on pourrait retrouver une brasserie, une offre alimentaire et une terrasse surplombant le fleuve.

Voici les avantages d'une passerelle surélevée :

- N'occasionne aucune interruption des activités portuaires existantes;
- Offre des vues magnifiques et non obstruées sur le fleuve, le pont, La Ronde et les îles;
- Offre une vue à vol d'oiseau et unique à travers les arbres centenaires du parc du P-d-C ainsi que de la chute à neige en tout temps, été comme hiver;
- Assure une expérience conviviale et sécuritaire permettant d'éviter la rue Notre-Dame avec ces camions et automobiles;
- Procure un endroit faisant la promotion de l'activité physique pour toute la famille et les personnes de tout âge;
- Recrée le prolongement naturel entre Hochelaga et Ville-Marie et rétablit le lien entre l'est et l'ouest, déstructuré à cause du pont;
- Montréal posséderait désormais une formidable fenêtre sur le fleuve, dans l'est de Ville-Marie, et deviendrait à coup sûr un endroit prisé par les Montréalais et des touristes au même titre que le « High Line » de New York ou la « Promenade Plantée » de Paris.

Nous pensons qu'il est important que l'arrondissement soutienne une telle initiative dans ce PPU afin que les propriétaires (Molson et U-Haul) puissent la prendre en considération dans la planification de leurs projets. Nous sommes conscients qu'il faudrait envisager des négociations pour intégrer ces bâtiments et permettre des droits de passage ou bien des expropriations ou droits de préemption. Mais vous conviendrez que le tout en vaudrait la peine. Via ce PPU qui tracera la vision de l'arrondissement dans le secteur à moyen-long terme, il serait important que l'arrondissement démontre sa volonté de redonner

une vue sur le fleuve aux résidents à l'est du pont et cela pourrait passer par une magnifique passerelle fluviale.







En conclusion

Le PPU des Faubourgs offre l'opportunité de réparer les nombreuses « erreurs » du passé qui ont déstructuré le secteur sud-est du centre-ville à cause de la construction du pont, de l'autoroute Ville-Marie et de Radio-Canada. Les vieilles industries ont quitté Sainte-Marie depuis longtemps, et la Molson partira bientôt. Ne resteront que les activités portuaires et ses voies ferrées qui constituent un obstacle pour un accès au fleuve.

La fracture entre l'est et l'ouest du centre-ville persiste encore aujourd'hui. L'augmentation des véhicules qui envahissent le quartier risque de continuer d'avoir des effets néfastes sur la santé, sur la convivialité et sur la qualité de vie des résidents. Des milliers de nouveaux résidents s'ajouteront dans les années à venir grâce aux nombreux projets en cours. Il est donc important de repenser le secteur. Ce PPU doit être l'occasion de prioriser les résidents, actuels et futurs, afin de mieux cohabiter avec les véhicules et les activités ferroviaires trop nombreuses.

Il faut se demander « À qui le fleuve? »



