

**Inverser l'accès ferroviaire du CP au port de Montréal :  
-pour prolonger vers l'est la promenade du Vieux-Port, le parc Bellerive,  
et le développement d'un front de mer de qualité,  
-à l'occasion du nouveau boulevard Notre-Dame.**

---

## **Situation**

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

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

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

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

Or, sauf pour les tas de sels de voirie en vrac de la Ville de Montréal, cette section n'a elle aussi à peu près plus de fonction portuaire. Les derniers entrepôts y ont été démolis, sa faible largeur, à peine cent mètres, est insuffisante pour les opérations portuaires modernes et elle est presque entièrement occupée par le triage ou le garage de trains, une fonction dont la présence, le bruit et la vue,

compromettent la poursuite et le potentiel de conversion du quartier Sainte-Marie en front de mer.

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

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

### **Proposition**

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

La nouvelle courbe remonterait dans la gare Hochelaga près de la rue Alphonse-Roy, au droit du bâtiment du service des Parcs, de façon à libérer un maximum de terrain à l'Ouest. La pente se prête bien à une courbe de rayon suffisante rejoignant l'emprise actuelle au viaduc de la rue Ontario. Comme prévu aussi dans le projet actuel, un nouveau viaduc devra être construit pour la rue Notre-Dame, mais pour la rue Sainte-Catherine on pourrait peut-être conserver un viaduc secondaire existant, utilisé par le service des Parcs, dont bien sûr les pépinières et autres installations devraient être déplacées. Le reste du triage Hochelaga pourrait demeurer, mais les nuisances de son usage sont de plus en plus dénoncées dans le quartier.

Un des avantages pour le port serait la possibilité de s'ajuster à la nouvelle norme voulant des convois de trois kilomètres (10,000 pieds) alors que la distance entre la courbe actuelle et la limite imposée de la rue Amherst n'est que de deux kilomètres! Par contre, en inversant la courbe, et à condition d'élargir le viaduc dans l'axe du boulevard Pie-IX pour ajouter quelques voies, on disposerait de six kilomètres pleine largeur jusqu'aux terminus conteneurs!

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

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

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

## **Discussion**

L'ancien président de l'Administration portuaire, M.Taddeo, a toujours clamé l'importance de ce secteur pour le port – comme avec raison celle de Bickerdyke devant le projet de Technodôme des Reichmann en 1999! Pourtant, la Société du

Port a participé en 1998, avec le Canadien Pacifique, à une étude de faisabilité technique de l'opération alors évaluée à environ 60 millions – nouveaux viaducs, réaménagement des voies, etc. - trop élevé cependant pour les faibles avantages opérationnels que les deux sociétés auraient pu en tirer. Notons que cette étude nous a été présentée lors d'une réunion aux bureaux de Madame Harel le 24 octobre 2008 où étaient présents M.Jacques Côté, ancien président du CP et un ingénieur représentant le Port de Montréal.

Le nouveau président, M.Patrice Pelletier, lors de la réunion annuelle de la Société du Port le 10 avril 2008, en réponse à la question, a aussi fait part de cette réticence corporative au changement de direction. Il s'est cependant montré très ouvert la semaine suivante, dans sa présentation du plan de développement du port à la Chambre de Commerce, à un « *projet de société... réaliser le port dans la ville... avec nos partenaires* » ajoutant que « *les impacts les plus importants... c'est au niveau du transport ferroviaire. On va devoir regarder l'alignement du transport ferroviaire des conteneurs et s'assurer qu'on a des mesures pour diminuer le bruit et éliminer les problèmes et faire des mesures compensatoires en fonction de ce qu'on va avoir comme tracé final.* »

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

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

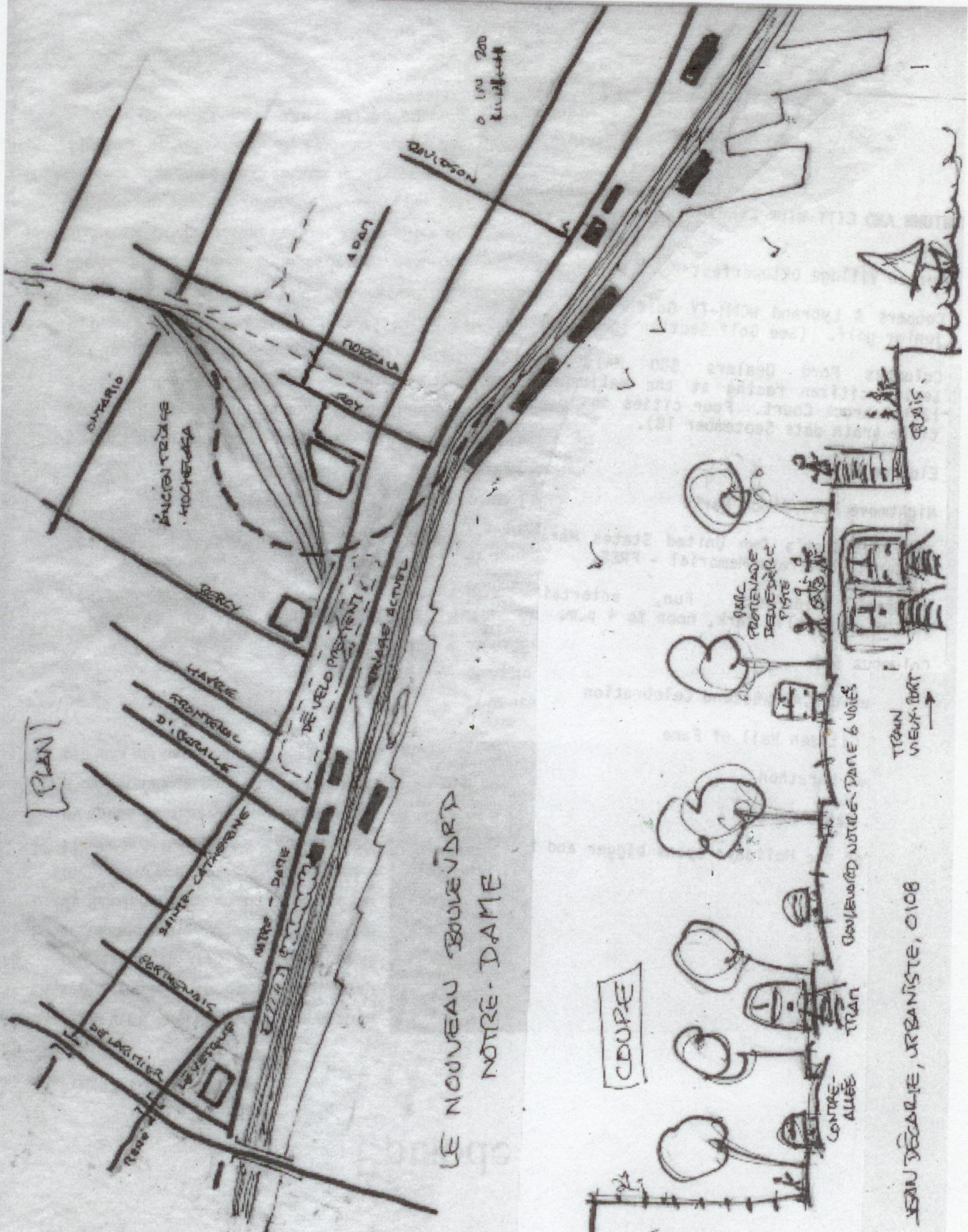
Il s'agit donc bien d'un projet d'urbanisme et non d'infrastructure. Et comme tel, ce projet ne peut être que celui de la Ville, qui doit en prendre l'initiative, devenir le maître d'oeuvre d'un plan d'ensemble, en interpellant et mobilisant les deux principaux partenaires concernés. Pour le Port et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

Mais il faudrait commencer par le principal acteur en présence, le ministère des Transports, dont l'intervention annoncée, le chantier, offre cette occasion unique, qui ne se représentera pas avant longtemps si les plans proposés ne sont pas modifiés. Un bref résumé du projet a été déposé aux audiences publiques et les responsables du dossier rencontrés récemment ont en fait trouvé l'idée de l'inversion de la courbe intéressante en soi, et ne verraient pas d'objections à construire le viaduc ailleurs pour le même coût, mais ne peuvent eux non plus en prendre l'initiative pour la Ville. Celle-ci pourrait aussi impliquer la Société du Havre - en étendant son territoire jusqu'ici! – et devraient également s'associer la Société du Vieux-Port pour le prolongement de sa promenade, condition première au développement d'un front de mer de qualité sur Notre-Dame.

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

Jean Décarie, urbaniste  
190508, revu le 280210

[PLAN]



LE NOUVEAU BOULEVARD  
NOTRE-DAME

BOULEVARD NOTRE-DAME

JEAN DÉCARIE, URBANISTE, 0108

0 1/2 200  
Kilomètres