

**Dépôt de mémoire concernant les consultations publiques pour le Programme
Particulier d'Urbanisme du quartier Sainte-Marie**

le 26 mai 2011

Introduction

Je m'appelle Timothy Fisher, je suis un propriétaire sur la rue du Havre. J'habite le quartier depuis 6 ans. Je suis un citoyen engagé du quartier qui prend à cœur les préoccupations urbaines du quartier Sainte-Marie.

Je trouve que le quartier Sainte-Marie possède des bâtiments intéressants qu'il faut respecter. Je pense également qu'il y a un énorme potentiel de développement dans le quartier. L'âme du quartier est également intéressante et pleine de potentiel. Il faudrait faire un développement soucieux du cadre bâti et de l'âme du quartier en incorporant divers organismes publics et privés. De plus, je suis content que, à date, cela va de concertation avec les gens du quartier. Je suis donc content de partager mes points de vue en espérant une Sainte-Marie mieux pensée.

Les enjeux et des propositions pour la rue Ontario, en incorporant le pôle Frontenac, le JTI-Macdonald et les environs

Concernant le secteur de la rue Ontario, je suis d'accord pour que la rue soit rendue accessible à tous et non seulement pour des fins automobiles ou de camion. Pendant seulement une année (2010), il y a eu plusieurs blessés, des décès, ainsi que des dommages aux bâtiments suite à des accidents automobiles. Il y eut l'auto qui a percuté la pâtisserie Wawel au coin Ontario et Frontenac, la femme qui a été décapitée par un camion sur Ontario devant le Tim Hortons (entre Gascon et Bercy) et, finalement, l'auto qui a percuté la Banque Nationale au coin Ontario et du Havre le 15 octobre et qui a frappé une femme aux guichets. Seulement dans une année, on voit 3 exemples des problèmes que cause le camionnage et les courses d'auto (presque constant) aux abords du métro Frontenac.

Une autre problème est le camionnage dans le secteur. Les camions représentent un danger pour l'être humain, non seulement à cause de leur grandeur (qui peut être plusieurs tonnes sur Ontario et les rues avoisinantes), mais aussi à cause de leur bruit, leur vitesse, et comment ils dégradent le paysage urbain rapidement.

J'ai essayé personnellement d'améliorer la situation, mais sans succès. D'abord pour la course d'auto, j'ai appris que d'appeler le poste de police et le 911 ne marche pas. Une fois on m'a même raccroché au nez lorsque j'ai fait le 911. Il est mieux de noter le numéro d'une plaque d'immatriculation avant de contacter la police, ce qui est presque impossible. J'ai failli être frappé par un tel auto qui tournait au coin Ontario et du Havre, mais il est extrêmement difficile de voir la plaque quand l'auto va a une telle vitesse. Il est d'autant plus difficile de voir la plaque lorsqu'on entend le bruit d'une course de notre appartement. Il est donc difficile pour les policiers de faire quelque chose de concret.

J'ai contacté plusieurs responsables le 20 octobre 2010. Ça s'avérait difficile de faire quelque chose de concret. Plusieurs problèmes de notre quartier ont à leurs bases une mauvaise gestion urbaine. Pour améliorer la situation, il faut un PPU intéressant comme celui-ci (avec modifications), mais en incluant le futur Plan Local de Déplacement, la Société de Transport de Montréal, Hydro-Québec, Bell, Vidéotron, la population et tous autres organismes concernés par les travaux. Je suis content que le public soit impliqué.

Je propose plusieurs solutions pour notre quartier et donc au PPU. Pour assurer la sécurité des rues, il faudrait des investissements majeurs de la part de la Ville de Montréal pour démocratiser nos rues et pour les rendre utiles pour tous et non seulement pour des fins motorisés. Les propositions pour la rue Ontario sont un bon commencement.

Il faut que les trottoirs soient élargis, qu'il y ait la construction de plusieurs saillies (bulbes), qu'il y ait du mobilier urbain, qu'il y ait beaucoup moins de place pour l'auto. Il faut ralentir les automobilistes en diminuant leur cône de vision. Pour ce faire, il faudrait avoir un front bâti avec des rues rétrécis et un mobilier urbain à l'échelle humaine. Le stationnement sur Ontario devrait être banni. Les autos stationnées ont pour effet de créer un mur pour les automobilistes et les piétons. Il faudrait que les deux soient rapprochés pour que les automobilistes soient sensibles aux dangers que leurs autos

représentent et pour que les piétons puissent voir le danger de ces autos. Cette sensibilisation sécurise d'avantage les rues. Les saillies aident à rendre les piétons plus visibles, particulièrement aux intersections où c'est le plus dangereux. Les saillies ont aussi pour effet de réduire la vitesse des autos qui tournent. L'espace aux intersections étant limitée il devient donc beaucoup plus difficile de tourner rapidement. Je propose qu'on implante des saillies à toutes les intersections sur la rue Ontario et non seulement à quelques unes.

À la place des stationnements le long des rues, on pourrait implanter un système de voies rapides dédiées aux autobus. Je propose une bordure en béton de chaque bord des voies réservées (comme on fait pour quelques pistes cyclables) afin de protéger les voies d'autobus des autos. Comme à Curitiba (qui est la capitale de l'état de Parana au Brésil), un système d'autobus à voies véritablement dédiés est faisable à faible coût. Avec un système de prépayage aux stations, avec des autobus plus petits mais plus fréquents, le transport en commun à Montréal pourrait être extrêmement efficace. Ceci pourrait être fait non seulement sur la rue Ontario, mais également aux axes nord-sud comme Iberville et De Lorimier qui sont mal desservis. Le transport en commun à Montréal devrait être plus efficace.

Il faudrait revoir l'urbanisme de la ville pour exclure le camionnage. Plusieurs centres de distribution aux abords de Montréal pourraient être installés pour l'ensemble de la ville. Le principe est que les grands camions débarquent leurs produits aux centres en périphérie de Montréal. Ils évitent ainsi la circulation dense dans la Ville et en conséquence les rues de la Ville dégradent moins vite, sans parler des avantages aux habitants. Un système de vans de type Ford Transit ou Dodge Sprinter (au plus gros) est utilisé pour ensuite répartir les marchandises à tous les commerces dans la Ville. C'est plus avantageux pour les compagnies de transport car ils perdent moins de temps dans le trafic. C'est aussi avantageux pour les habitants de la ville car nous évitons ainsi un danger, du bruit, et des dépenses sur le système routier. Ceci est déjà fait dans plusieurs villes en Europe.

Pour le secteur de la rue Ontario, je suis d'accord qu'une densité de 4 avec une hauteur de 12,5m soit appliquée sur la rue. Il faut que la rue soit plus uniforme et en concordance avec les bâtiments existants. Je suis également d'accord pour que le

règlement désigne les rez-de-chausées comme commerciaux afin que la rue reste commerciale et pour favoriser une vie piétonne sur la rue. Par contre, j'aimerais que la désignation commerciale au rez-de-chausée soit appliquée partout sur la rue Ontario sans exception. Ce que je veux dire c'est qu'on applique la règle peu importe s'il y a un parc, un secteur emploi, une école, ou des bâtiments résidentiels de l'autre côté de la rue. Sinon, la règle ne tiendra pas debout. Il y a une dégradation majeure de cette règle à l'est de la rue Bercy. Pour consolider la vocation commerciale de la rue Ontario, il faut que toute la rue soit commerciale au rez-de-chausée, de De Lorimier jusqu'aux voies ferrés.

Pour assurer une vocation commerciale au rez-de-chausée et des logements aux étages supérieurs sur la rue Ontario (et partout à Montréal), il faudrait que la ville agisse et pousse les compagnies d'assurance à revoir leurs politiques concernant l'assurance des logements au-dessus des commerces. Il est très difficile pour les gens d'assurer leur logement dans ces cas.

Une autre population vulnérable sont les artisans et ceux qui vivent et travaillent dans le quartier à vocation culturelle et de création. Il est temps que le secteur sur la rue Parthenais, incluant le Grover et le Chat des Artistes, devienne un secteur emploi. Il est grandement reconnu que le quartier Sainte-Marie est un véritable pôle culturel et de création. Il faut continuer de soutenir le quartier dans ce sens et confirmer cette réalité.

Je suis d'accord que le secteur du JTI-Macdonald et ses abords nécessitent un développement. Le bâtiment patrimonial principal du JTI-Macdonald devrait suivre le Grover et être désigné un secteur emploi et utilisé strictement pour des fins de création. Les plafonds sont hauts et propices à une activité créative. Cette bâtisse a besoin d'une restauration entière. Le stucco sur les fondations devrait être enlevés, et les fondations derrière réparés s'il y a lieu. Les panneaux de métal sur les façades devraient être enlevés et la brique cachée derrière réparée. La tour et son clocher ont aussi besoin d'être restaurés.

Concernant les bâtiments ajoutés en arrière du bâtiment principale du JTI, eux pourront être démolis. Des logements pourraient être construits en arrière en faisant une attention particulière au respect du bâtiment patrimonial principal. Le but serait de créer un cadre bâti sur les rues Dufresne (en tenant compte des modifications que je propose pour cette rue un peu plus tard), Ontario, Larivière et Iberville, qui s'intègre et qui

respecte également le quartier. Le bâtiment patrimonial et sa tour sont un repère visuel du quartier et devraient être respectés. Je supporte la proposition d'avoir, derrière le bâtiment patrimonial, une densité de 3 avec une hauteur de 12,5m à usage mixte. Sur cette partie mixte on pourrait créer des logements à usage emploi/residentiel comme la coopérative d'habitation Lézarts sur la rue Parthenais, mais à grande échelle.

Compte tenu que les terrains du JTI-Macdonald sont immenses, je propose deux solutions. La première serait de créer un village piéton durable avec des accès piétonniers vers le reste du quartier. Le futur complexe pourrait avoir plusieurs cours publiques et jardins privés à l'intérieur d'un cadre bâti qui aurait des toits extensifs. Il serait complètement auto-suffisant pour ses besoins énergétiques et pour ses besoins d'eau. Pour relier ce complexe vers le reste du quartier, il pourrait être fait, soit en utilisant des arches au rez-de-chaussé qui perce les bâtiments, soit en assurant la construction d'allées piétonnes entre les bâtiments. Il serait intéressant de relier les cours du complexe au parc Walter-Stewart, Médéric-Martin, et un nouveau parc devant l'école Gédéon-Ouimet. Il servirait d'exemple d'intégration et de durabilité internationale.

La deuxième proposition serait de créer un complexe plus commun que le premier, mais conserverait sa capacité à intégrer des habitations créatives avec les gens du quartier tout en respectant ses environs. Les rues Place Larivière et Place Dufresne pourraient être prolongées dans le complexe, sans toutefois être élargies, pour avoir un meilleur accès motorisé. Les bâtiments pourraient être d'une construction standard. Je trouve, par exemple, que la première proposition est une opportunité sans précédent de créer un véritable pôle créatif de renommée internationale.

Concernant les alentours du JTI-Macdonald, à l'est, les stationnements sur Iberville devrait être développés en suivant la proposition d'une densité de 3 avec une hauteur de 12,5m. Je propose une percée piétonne ici. Pour mieux relier le secteur vers l'est, on pourrait construire une rue Larivière piétonne entre Frontenac et Iberville pour créer un lien plus direct entre le parc Médéric-Martin et le secteur du JTI-Macdonald. Il faudrait exproprier le 2128 Frontenac pour ce faire. À mon avis, c'est un petit bâtiment en retrait qui s'intègre mal au quartier.

À l'ouest du JTI, la réfection de la rue Dufresne devrait être effectuée afin de la ramener droite comme elle l'était avant et la reconnecter au sud de la rue Ontario.

L'espace créé à l'ouest de la rue Dufresne entre les rues Ontario et Larivière pourrait donc être développé tout en respectant les règles actuelles des densités et hauteurs des bâtiments avoisinants à l'ouest. Les bâtiments sur la rue Dufresne actuels ont besoin d'être mieux encadré tout en prolongeant les rues Larivière, Place Larivière, et Place Dufresne vers la nouvelle rue Dufresne. La partie au nord de la rue Larivière servirait donc à élargir le jardin communautaire à côté de l'église St-Eusèbe-de-Verceil.

Au sud du JTI, et au sud-est, les stationnements sur la rue Ontario devraient également être développés en suivant le mode mixte sans exception avec des commerces au rez-de-chaussé et logements dessus avec une densité de 4 (et non de 3) et une hauteur de 12,5m.

La seule exception de front bâti sur la rue Ontario serait la construction d'un parc devant l'école Gédéon-Ouimet. C'est une nécessité pour la rue Ontario d'avoir un autre parc sur la rue dans les environs. Il servirait de repos et pourrait inclure une fontaine d'eau avec plusieurs arbres tandis que le Parc Walter-Stewart serait une aire d'activités et de sport. C'est un bon endroit entre le Parc des Abords du Pont et le Parc Médéric-Martin. Le petit parc devant l'école permettrait aussi de mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux qui sont l'école Gédéon-Ouimet et le bâtiment principal du JTI-Macdonald.

Je suis d'accord que la rue Ontario devrait être encadrée par un cadre bâti à la longueur de la rue (à l'exception du parc devant l'école Gédéon-Ouimet), mais à l'échelle humaine et en respectant les environs (le reste de la rue), avec une densité de 4 et une hauteur de 12,5m (à l'exception du bâtiment principal du JTI-Macdonald). Cela devrait être pareil pour le pôle Frontenac. Il faut qu'il y ait des constructions sur les terrains vagues et sous-utilisés, mais pas à tout prix. La nouvelle piscine du Centre Jean-Claude Malépart respecte les hauteurs de ses environs. Personnellement je pense que, à cause de son importance, on aurait pu faire une exception à la règle d'urbanisme. Je pense qu'il aurait même pu y avoir un autre étage. Pourquoi laisserait-on encore défigurer notre paysage par des projets privés? Le paysage est déjà défiguré avec les 3 tours de la Place Frontenac, son centre d'achat et son stationnement sans parler de la tour des Habitations Parc Frontenac. Ces constructions n'ont jamais et ne vont jamais s'intégrer dans le quartier. S'il y a un projet d'envergure, il devrait être public pour créer un monument d'envergure et de repère pour le quartier. Les propositions de densité de 6 et d'une

hauteur de 35m pour le métro et la section entre du Havre et Bercy sont trop hauts pour un/des projet(s) privé(s) et ne respectent pas le quartier.

Même si ça sonne drastique, je pense que le 2600 Ontario Village Frontenac et Place Frontenac avec ses 3 tours d'habitation derrière devrait être démoli pour que des nouvelles constructions qui s'intègrent et qui respectent le quartier puissent voir le jour. La rue La Fontaine pourrait être prolongée au nord de Gaz Métro entre les rues du Havre et Bercy. L'avenue Gascon pourrait être prolongée au sud de la rue Ontario jusqu'à la rue La Fontaine. Même si la probabilité de la démolition des tours reste un rêve, je souhaite quand même que l'avenue Gascon continue au sud de la rue Ontario pour qu'il y ait au moins un accès pour le Village Frontenac et ses tours.

Si je peux me permettre de rêver encore, je construirais une nouvelle Maison de la Culture et Bibliothèque Frontenac au-dessus de l'édicule du métro Frontenac, directement sur la rue Ontario. Ce serait un monument pour le quartier. Une fois complet, l'ancienne Maison de la Culture et Bibliothèque pourraient être démolis avec la tour des Habitations Parc Frontenac. Toute ce secteur, incluant le stationnement du STM, pourrait ensuite être développé à une échelle humaine avec une densité de 4 et d'une hauteur de 12,5m.

Afin de clarifier ce qui est pour moi à l'échelle humaine, en voici un résumé. Je considère que si on a besoin d'ascenseurs (une machine coûteuse), le bâtiment n'est pas à l'échelle humaine. L'être humain a besoin d'exercice physique intrinsèquement lié à son quotidien. Donc 3 étages serait suffisant, mais si on ajoute d'autres étages, l'utilisation des escaliers devient décourageant. Je considère aussi que l'être humain aime le détail et la beauté et que tout projet devrait être intéressant pour les yeux.

Compte tenu qu'on ne parle malheureusement pas de démolition des tours autour du métro, j'aimerais exprimer une vision plus modeste concernant le pôle Frontenac. Je ne voudrais pas que la Coefficient d'Occupation du Sol dépasse 4 avec une hauteur de 12,5m. Je trouve qu'il ne faut pas suivre l'exemple des tours qui intègrent mal le quartier, mais plutôt le cadre bâti à l'échelle humaine qui est la véritable âme du quartier.

Mon souhait serait que les bâtiments du pôle Frontenac ayant façade sur la rue Ontario suivent le même règlement d'urbanisme proposé pour la rue. Concernant les commerces, il faudrait favoriser des petits commerces locaux qui soutiendrait non

seulement l'économie mais aussi les gens du quartier, tout en diminuant le transit motorisé. Il faudrait prioriser des commerces manquants dans le quartier tel que des magasins, des fruiteries, des cafés et restaurants sains pour la santé.

À propos le stationnement du STM au sud de la tour des Habitations Parc Frontenac, je crois que ce terrain devrait être développé en respectant le cadre bâti. Face à la rue Frontenac, il ne pourrait donc pas avoir plus que 3 étages. Les autres étages pourraient être construit en retrait.

Plus au nord, l'édicule du métro Frontenac devrait être développé. Les terrains sont sous utilisés et mal commode. J'ai plusieurs propositions :

- Déménager la loge et les tourniquets en bas entre les deux paliers d'escaliers mécaniques pour mieux utiliser cet espace et pour libérer le rez-de-chaussé. On pourrait également étudier un accès direct de ce palier du métro vers la Maison de la Culture et la Bibliothèque Frontenac.
- Un hall vitré face à la rue Frontenac, tel que proposé pour le nouveau bâtiment, aurait une vocation triple. Premièrement, il serait un corridor de la rue Ontario vers la Maison de la Culture et la Bibliothèque Frontenac. Deuxièmement, comme vitrine culturelle, il pourrait faire partie de la Maison de la Culture et Bibliothèque Frontenac pour promouvoir la culture avec des expositions. Le bâtiment existant de la Maison de la Culture et Bibliothèque Frontenac pourrait donc être prolongé jusqu'au trottoir. Troisièmement, il agirait donc comme un gigantesque abribus. La vitrine culturelle serait aussi une aire d'attente pour les nombreuses lignes d'autobus. Cette vitrine culturelle pourrait avoir plusieurs portes sur la rue Frontenac afin que le public puisse accéder directement aux autobus. On pourrait concevoir des portes qui pourraient rester ouvertes toute la journée pendant l'été, mais se refermer pendant les saisons plus froides. C'est sûr qu'il faudrait que tous les organismes impliqués (la STM, la Maison de la Culture et Bibliothèque Frontenac, la Ville de Montréal, et le ou les propriétaire(s) futurs du bâtiment) travaillent ensemble afin d'harmoniser un tel hall culturel vitré. Il faudrait assurer une perméabilité entre le domaine public et le domaine privé, non seulement avec un mur vitré (qui est visuellement perméable mais physiquement imperméable),

mais avec plusieurs accès directs entre les deux, pour le rendre à la fois visuellement et physiquement perméable.

Pour consolider le pôle Frontenac, il faudrait installer un pavage de qualité supérieure. Il faudrait que les investissements publics et privés se mettent ensemble afin d'harmoniser et d'uniformiser les espaces. Je pense surtout au pavage tel qu'on va trouver bientôt à la Place d'Armes. Je pense aussi aux bollards qui définissent l'espace à usage piétonnier et à usage motorisés. Ceux-ci auraient pour effet de sécuriser et d'embellir les espaces. Je conseille donc à la Ville d'utiliser un tel design et un pavage de qualité aux abords du métro Frontenac, du Centre Jean-Claude Malépart, du Parc Médéric-Martin, et du Parc entre l'école Gédéon-Ouimet et le JTI-Macdonald.

Faisant partie du pôle Frontenac, le Parc Médéric-Martin est en train d'être restauré. C'est une bonne nouvelle pour notre quartier. Par contre, il faudrait s'assurer que les arbres manquants dans l'aire de détente, au nord, soient replantés et que l'ancienne fontaine, maintenant démantelée, soit remplacée par une autre fontaine. Le Parc Médéric-Martin est un morceau de verdure important dans le quartier. Les jardins communautaires et les terrains de tennis sont extraordinaires eux aussi. La seule partie du parc qui est sous-utilisée est le grand terrain de gazon entre les jardins communautaires et le Centre Jean-Claude Malépart. C'est un site dédié aux activités qui pourrait être mieux défini. Le mur du gymnase du Centre Jean-Claude Malépart fait dos au parc et pourrait être mieux intégré.

Pour protéger le Parc Médéric-Martin, il reste quand même plusieurs défis qui relèvent de la nature des rues du Havre et de Rouen. Il y a beaucoup trop de circulation motorisée sur ces rues. Je propose de rétrécir ces deux rues.

La rue de Rouen pourrait être rétrécie et n'avoir que 2 voies (une dans chaque direction) entre du Havre et Gascon. On enlève bien sûr le stationnement le long de cette rue entre les rues du Havre et Gascon. C'est ici également que le pavage de qualité pourrait être installé. Cela aurait pour effet d'intégrer les parties nord et sud du Parc Médéric-Martin, de sécuriser cette traverse problématique, de calmer le trafic, et d'embellir l'endroit. Il est doublement important de réduire la vitesse de la circulation sur de Rouen et d'encourager la vigilance des conducteurs à cause de l'aire de jeux pour les enfants et l'école primaire qui donnent tous les deux sur la rue.

Il y a aussi plusieurs problèmes de circulation sur la rue du Havre. On y retrouve les mêmes problèmes que sur Rouen en plus de plusieurs autres. La limite de vitesse de 30km/h à côté du parc Médéric-Martin n'est jamais observée, ni par les automobilistes et encore moins par les autobus qui y circulent.

Les autobus présentent un autre type de circulation très problématique. Je comprends que les autobus ont besoin d'aller au métro et ensuite au garage plus au sud. Par contre, il n'est pas logique de faire circuler des milliers d'autobus par jour sur une rue résidentielle à côté d'un parc. Je propose que la Ville de Montréal force la STM à repenser ses trajets d'autobus pour qu'ils utilisent la rue d'Iberville à la place. Iberville, entre les rues Sherbrooke et Ontario, est une rue beaucoup plus large et logique. Rendus à la rue Ontario, les autobus pourraient facilement tourner à gauche pour débarquer les passagers au métro. Mêmes vides, ils devraient prendre ce chemin pour, ensuite tourner à droite sur la rue du Havre et ainsi accéder aux garages au sud.

Pour mieux gérer l'espace de la rue du Havre, il faudrait rétrécir la rue. Ceci pour les mêmes raisons de sécurité qu'évoquées plus haut, mais aussi pour démocratiser la rue en la rendant accessible non seulement à des fins motorisés. J'ai plusieurs propositions :

- Le rétrécissement de la rue entre les rues Ontario et Hochelaga.
- Le rétrécissement de la rue au sud d'Ontario pour que les trottoirs concordent au nord et au sud de la rue Ontario. Je pense surtout au coin nord-est de l'édicule du métro au coin Ontario et du Havre. Ce coin de rue est très arrondi pour laisser les autobus tourner le coin sans empiéter sur l'autre voie sur du Havre. Il faudrait corriger ce coin de rue pour redonner l'espace perdu et de sécuriser l'intersection. Il faudrait donc que la ligne d'arrêt au sud de la rue Ontario de la voie en direction nord sur du Havre soit déplacée bien avant l'intersection. Cela pour permettre aux autobus de continuer de tourner à droite sur du Havre à partir d'Ontario et accéder aux garages et/ou de continuer leur boucle pour revenir au métro Frontenac. Il faudrait s'assurer d'un bon marquage au sol. Le feu de circulation pour cette voie, qui va en direction nord sur du Havre, pourrait aussi être localisé plus au sud et placé sur cette ligne d'arrêt pour visuellement et logiquement assurer l'arrêt des automobilistes avant cette marcation au sol.

- Du côté ouest de la rue du Havre, entre les rues Ontario et Hochelaga, il faudrait enfouir les installations Hydro-électriques et de télécommunications.

Actuellement, le trottoir est difficile d'accès pour les piétons à cause des poteaux qui le jonchent. Il y a seulement assez d'espace pour laisser passer une personne à la fois, et ce, à côté d'une station de métro! En hiver, avec la neige, c'est encore pire. Il est difficile pour la machinerie de la Ville de déneiger, voir impossible à cause de ces mêmes poteaux. C'est dangereux pour les piétons et les bâtiments sont abimés par la machinerie qui ne peut pas passer ou qui a de la difficulté à manoeuvrer. Même problématique lorsqu'il s'agit de nettoyer ce côté de la rue rendu au printemps. Il est donc primordial d'enfouir toutes ces installations sous-terre et d'élargir les trottoirs.

- On pourrait étudier la possibilité de rendre la rue du Havre sens unique entre Ontario et Hochelaga.
- Une piste cyclable dans les deux sens devrait être installée sur la rue du Havre afin de boucler les pistes cyclables.

Concernant les pistes cyclables, c'est sûr qu'il faut élaborer un Plan Local de Déplacement. Cela devrait être fait en concertation avec le PPU. Ce que je propose c'est de prolonger la piste cyclable sur de Maisonneuve jusqu'à la rue du Havre. Sur du Havre, elle pourrait être raccordée au sud avec la piste sur Notre-Dame. Elle pourrait également aller au nord sur du Havre en longeant le Parc Médéric-Martin pour ensuite aller sur une rue parallèle à l'est et ainsi monter jusqu'à la piste cyclable sur Rachel.

Les secteurs Parthenais et Métro Papineau

Le secteur Parthenais a besoin d'être revalorisé. Il ne devrait pas y avoir de terrains sous-utilisés. Dans cette optique, les stationnements en surface devraient être éliminés. D'abord, pour l'îlot de la Sûreté du Québec, je trouve que cet îlot ne s'est jamais intégré au quartier. Malheureusement, elle semble être là pour encore quelques années. Par contre, elle ne devrait pas servir comme exemple pour le quartier, donc je rejette les propositions pour l'îlot de la SQ. Je trouve que la densité de 4 avec une hauteur de 16m est le maximum pour cet endroit. Les bâtiments environnants et leur échelle

devraient être respecté, particulièrement l'échelle des édifices sur les rues Fullum et Coupal. Si on construit des murs de 25m tout autour, le côté opposé des rues sera jeté dans l'ombre et la valeur des bâtiments va chuter. Cela pourrait avoir comme effet potentiel de créer d'autres terrains vagues. Le grand stationnement du côté ouest sur la rue Parthenais a mi-chemin entre les rues Logan et Ontario en est un exemple frappant.

Le secteur Parthenais devrait être élargi à l'ouest pour prendre en considération les terrains sous-utilisés comme le dessous du pont Jacques-Cartier (le côté ouest de l'avenue De Lorimier) et la partie est du Parc des Abords du Pont. Toute nouvelle construction devrait encadrer la rue et ne devrait pas être construit au coeur d'un îlot de propriété.

Il y a eu récemment une nouvelle construction au coin du Boulevard René-Lévesque et l'avenue De Lorimier. Je propose qu'on applique les mêmes règles d'urbanisme de chaque bord de l'avenue De Lorimier (de la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Ontario) pour favoriser des constructions sur ces terrains sous-utilisés. En suivant cette pensée, il serait préférable d'élargir l'îlot De Lorimier à l'autre côté de l'avenue du même nom et qui devrait donc respecter le règlement d'urbanisme de l'îlot De Lorimier d'une densité de 6 et d'une hauteur de 44m (si adopté). Je suis d'accord d'implanter un C.O.S. plus élevé pour cet îlot, car le pont Jacques-Cartier est un monument gigantesque qui devrait être mieux encadré. Par contre, compte tenu que le secteur ne serait pas à l'échelle humaine, la rue Sainte-Catherine et le bâtiment patrimonial exceptionnel de style art déco du Dominion Oilcloth and Linoleum Company serait mis en danger, ce qui cause un problème. Il faut que la rue Sainte-Catherine garde son échelle humaine afin de respecter le cadre bâti. Aussi, il faut que la rue soit conviviale, ce qui ne serait pas possible avec ces propositions. Une hauteur de 44m sur cette artère, avec une densité de 6, est inacceptable! La densité et les hauteurs sur la rue Sainte-Catherine devront être uniformisées (comme ce qui est proposé pour la rue Ontario) afin d'harmoniser le secteur. On pourrait envisager, par exemple, que tous bâtiments ayant façade sur la rue Sainte-Catherine ait l'obligation d'être construit en retrait rendu à une certaine hauteur pour garder le C.O. S. de la rue et son identité. Concernant l'îlot De Lorimier, il faudrait s'assurer que toute nouvelle construction donnant sur la rue Sainte-Catherine soit construit de façon à respecter l'échelle humaine de la rue et les bâtiments environnants.

La portion ouest de l'avenue De Lorimier de la rue Sainte-Catherine jusqu'à la rue Nelson aurait donc la même densité et hauteur maximale de l'autre côté de la rue. Il serait préférable de développer également sur le terrain entre le pont Jacques-Cartier et sa bretelle qui joint l'avenue De Lorimier jusqu'à la rue Nelson.

Je propose également d'éliminer des voies sur l'avenue De Lorimier afin de favoriser la traverse piétonne sur cette rue et toutes ses rues transversales. Cela aurait pour effet de réintégrer Sainte-Marie avec l'autre côté du pont et de favoriser l'utilisation du métro Papineau. On pourrait installer une bande végétale au milieu pour traverser en sécurité, ou encore élargir les trottoirs de chaque côté. L'avenue De Lorimier est actuellement trop large pour la traverser convenablement.

Au nord du pont Jacques-Cartier, un autre secteur de développement pourrait être créé. Ce secteur aurait pour but de désenclaver les abords du pont et de favoriser l'accès au métro Papineau. Voilà mes propositions :

- Retisser les rues Cartier et Dorion au nord et au sud des voies d'accès au pont (rue La Fontaine). Assurer des entrées seulement sur Dorion et Cartier à partir de La Fontaine pour que les rues résidentielles ne soient pas utilisées pour accéder au pont.
- Prolonger les avenues Lalonde et Malo de Dorion jusqu'à l'avenue De Lorimier.
- Prolonger la rue de Bordeaux de la rue Ontario au sud jusqu'à l'avenue Malo.
- Consolider le Parc des Abords du Pont entre les rues Ontario, Dorion, de Bordeaux, et l'avenue Malo avec l'avenue Lalonde qui traverse le parc.
- Désigner comme zone résidentielle le secteur nouvellement créé entre les rues de Bordeaux, l'avenue Malo, l'avenue De Lorimier et la rue Ontario (avec l'avenue Lalonde qui la traverse) avec une densité de 3 et une hauteur de 12,5m.

L'exception serait pour les bâtiments sur la rue Ontario qui seraient mixtes. Pour ces bâtiments de la rue Ontario, la règle de commercial au rez-de-chaussé avec logements au-dessus s'appliquerait. La densité de 4 avec une hauteur de 12,5m suivrait pour uniformiser la rue.

Concernant le secteur du métro Papineau, je rejette les propositions au règlement d'urbanisme. À mon avis, il serait mieux d'intégrer toutes modifications et constructions au cadre bâti existant. Je trouve que la densité de 4 avec une hauteur maximale de 16m

est à l'échelle humaine, ce qui respecte aussi les environs. Je ne suis pas contre la construction sur l'édicule du métro, dessus le supermarché Metro et son stationnement, et au coin Sainte-Catherine et Papineau. Par contre, le Cinéma Champlain devrait être restauré et/ou intégré à tout nouveau projet.

La désignation de rue commerciale au rez-de-chaussé de la rue Sainte-Catherine doit être maintenue et protégée et ce, au abords du métro et à l'est où il y a dérogation à cette règle. Toute nouvelle construction, soit aux abords du métro ou dans l'îlot De Lorimier, devrait respecter cette règle, sans exception.

Divers

Deux autres secteurs qui m'inquiètent et qui ne sont pas très bien inclus dans le PPU sont les églises St-Vincent-de-Paul avec son ensemble conventuel et l'église St-Eusèbe-de-Vergeil. Ce dernier surtout est en mauvais état et ne devrait pas tomber en oubli. Tout projet dans le quartier devrait favoriser la réintégration de ces églises.

Pour tous les secteurs du quartier Sainte-Marie, s'il y a lieu d'avoir des stationnements pour les nouvelles constructions, ils devraient être enfouis sous terre. Également, toutes nouvelles constructions majeures devraient accorder une Station à Communauto pour favoriser l'autopartage.

Concernant le verdissement, il devrait y avoir une grande action de la part des intéressés publics et privés. Il devrait y avoir une réglementation qui exige que tous nouveaux projets aient des toits verts, par exemple. Aussi, on pourrait exiger des constructions durables. Sur le domaine public, il faudrait accroître la plantation d'arbres et promouvoir le verdissement par des actions concrètes. Il faudrait implanter un mobilier urbain de qualité sur les rues commerciales de Sainte-Catherine et Ontario.

Conclusion

Le quartier Sainte-Marie est un beau quartier qui a été témoin de plusieurs changements majeurs qui l'ont défiguré. J'espère que le quartier puisse se réinventer tout en respectant l'âme et le cadre bâti.