

LE QUARTIER DES GARES VU DU SUD
Mémoire présenté à l'OCPM
Bernard G. Girard

Voici quelques brefs commentaires d'un citoyen du quartier Griffintown vivant et travaillant depuis plusieurs années juste au sud du PPU du Quartier des gares.

- **Documents préparés par l'arrondissement Ville-Marie**

Excellents documents de base, dont le PPU, le rapport historique et l'annexe technique. Cependant, la partie écrite de l'annexe technique aurait due faire l'objet d'une sérieuse révision linguistique avant sa diffusion.

- **La rue Notre-Dame comme frontière sud**

Je propose la mise en place d'une sorte de mur symbolique le plus étanche possible entre d'une part le Quartier des affaires, et d'autre part les anciens quartiers au sud (Vieux-Montréal / faubourg des Récollets / Griffintown / Petite-Bourgogne).

Ceci pour plusieurs raisons dont :

- le Quartier des affaires gagnera en qualité à se concentrer plutôt qu'à trop s'étirer vers le sud et le sud-ouest;
- le Centre des affaires n'est pas le centre du monde, ni même un centre de vie pour la majorité des montréalais. Son modèle d'aménagement urbain tout en hauteur ne peut être transporté au sud sans affecter négativement l'essence historique et à échelle humaine des anciens quartiers;
- les quartiers anciens directement au sud du PPU des gares gagneront à défendre et à développer leurs identités propres ainsi que les liens historiques est/ouest entre eux;
- en matière d'urbanisme comme en matière d'espèces vivantes, la diversité des quartiers est importante et au contraire l'homogénéité tue.

En somme, les quartiers situés juste au sud du PPU des gares ne devraient pas être ni annexés ni assujettis à la logique du Quartier des affaires, comme c'est le cas actuellement sur la rue Peel vers Wellington. Au contraire, leur salut est dans la complémentarité avec le centre-ville. Pour y arriver, une sorte de limite symbolique devrait s'imposer : je suggère la rue Notre-Dame comme frontière sud, ce qui suppose un début de freinage des ambitions du Quartier des affaires à partir de Saint-Jacques. Au-delà de la limite Notre-Dame, les montréalais devraient se sentir complètement ailleurs que dans le Quartier des affaires et ailleurs qu'au centre-ville, plus proche de

la vie de quartier, du Montréal historique, du canal et du fleuve. Cette proposition vaut pour les sections des rues McGill, Robert-Bourassa, Peel, de la Montagne et Guy situées au sud de Notre-Dame.

- **Place Chaboillez**

Dans l'ensemble du territoire couvert par le PPU des gares, l'endroit ayant le plus grand potentiel naturel en termes d'attractivité et de convivialité civiques me semble être le square Chaboillez. Site vu comme une place publique en lien avec les autres belles places publiques de Montréal, tant dans l'axe est-ouest que dans l'axe nord-sud. Site vu comme point d'arrivée et de départ vers le futur parc Ville-Marie. D'où le besoin de liens beaucoup plus évidents et plus fluides entre le futur parc Ville-Marie, la promenade Albert et la Place Chaboillez.

- **Viaduc ferroviaire rue de la Montagne**

En plus d'être un centre de sports et de spectacles, le Centre Bell est aussi un centre de camionnage. Cette réalité semble avoir été peu planifiée par le Centre Bell. RÉSULTAT : la voie publique sous le viaduc de la rue de la Montagne est utilisée à répétition comme stationnement temporaire pour les camions remorques ayant à livrer du matériel scénique aux quais de chargement/déchargement adjacents. Le Centre Bell aurait dû prévoir ce besoin. La ville de Montréal n'aurait pas dû tolérer cette pesante occupation de la voie publique. Ainsi, si on améliore l'aménagement du viaduc ferroviaire sans régler la question des camions, on se trouvera du même coup à rendre plus visible les beaux camions en provenance des *USA* sans vraiment protéger la convivialité du site.

- **Réseau souterrain (RESO)**

Parcourir à pied le circuit intérieur entre la gare Lucien-L'Allier et le Palais des congrès de Montréal par exemple est une épreuve. Parcours difficile pour les montréalais, alors imaginons les nombreuses hésitations et interrogations des visiteurs et touristes. Importantes variabilités et déficiences en termes de connexions, d'heures d'ouvertures, de signalisation, de propreté et de sécurité. Évidemment, la réussite du Quartier des gares passe nécessairement par la convivialité du réseau en sous-sol.

Vous remerciant de votre attention,

Bernard G. Girard

Juin 2015