

Avril 2019

## ***PPU des Faubourgs***

**Mettre en place un plan Nord au PPU des Faubourgs**

Mémoire présenté par :

Antonin Labossière

Bonjour,

Il me fait plaisir de participer à la consultation publique tenue par l'OCPM. J'ai décidé d'habiter dans le quartier voilà maintenant 15 ans. Je suis un élément gentrificateur. Je suis un architecte et je travaille à 7 minutes à pieds de ma résidence. J'ai choisi l'école Garneau pour mes 3 jeunes filles de 6 ans, 4 ans et 1 an. Je ne possède pas d'auto comme un grand nombre de mes voisins. Je suis fier de mon quartier, de sa diversité, de ses services et de son dynamisme.

Je suis très sensible aux volontés d'innover, de réinventer la façon d'habiter les villes, de se déplacer et surtout de diminuer notre impact sur l'environnement. Je partage ces idéaux avec un grand nombre de mes voisins, de mes collègues de travail, de mes concitoyens et de mes représentants élus.

J'applaudis l'immense réflexion qui a été faite sur le secteur sud du quartier. Je crois que la proposition de la Ville pour requalifier et pour recréer des quartiers sur les terrains de Radio-Canada, Molson et leurs abords pourra redonner vie et une nouvelle identité à cette partie de l'Est du centre-ville négligée.

De redresser le boulevard Ville-Marie pour désenclaver la station de pompage Craig et lui permettre d'être sur un îlot est un coup de génie. La grande importance des parcs prévus dans tout ce nouveau secteur participera sans contredits à l'améliorer et à intéresser plusieurs nouveaux résidents à y habiter.

À mes yeux, toutes ces nouvelles rues à tracer et tous ces nouveaux îlots à construire poursuivent un grand objectif de redonner aux habitants des endroits où vivre et se développer en hiérarchisant leur importance par rapport à la présence de l'automobile et à son réseau. Je vois dans les échelles proposées, les trames poursuivies et la multiplication des intersections une indication claire et une volonté affirmée que le résident, le piéton, très jeune comme très vieux, se sentent en sécurité autour de chez lui et en allant fréquenter son quartier et ses services. Je ne peux que souhaiter que ces intentions se déclinent dans toutes les prochaines étapes de planification du secteur et dans tous les prochains aménagements qui y prendront place.

Bien sûr, la mixité des services, la variété des habitations, la présence importante de logements sociaux, la sécurité, le respect des marginalités et le respect du patrimoine humain et construit doivent accompagner chaque étape de cet immense chantier à venir. Le quartier n'a pas été épargné et possède plusieurs fragilités à comprendre, à accepter et à intégrer pour l'améliorer et non l'ébranler une fois de plus.

Je félicite donc les urbanistes de la Ville et les encourage à continuer le travail acharné pour le bien commun au-delà des intérêts particuliers qui sauront inévitablement se faire entendre.

Mais voilà que se termine mon plaidoyer pour le plan Sud du secteur des Faubourgs. Je vais maintenant vous expliquer pourquoi il faut un plan Nord au secteur des Faubourgs.

Le même travail acharné devrait se faire pour améliorer la qualité de vie des habitants de cette partie existante du quartier et qui compose avec une importante circulation de transit. Le rythme des quartiers des faubourgs bat avec les heures de pointe. L'occasion ne doit pas être ratée de questionner en profondeur cet état de fait et d'oser proposer une nouvelle vision de l'entrée du quartier, en adéquation avec les intentions et les orientations du PPU et des volontés exprimées pour sa partie Sud.

Porte symbolique du quartier, le pont Jacques-Cartier se doit être une **entrée verte**. L'entrée du quartier et de la Ville de Montréal, contrairement aux autoroutes débouchant du pont Champlain et du tunnel Hippolyte-Lafontaine, doit offrir une identité propre au cœur du quartier qui l'accueille.

Le projet déposé par l'ancienne administration possédait plusieurs de ces qualités. La grande bande verte et aménagée sous le pont permettant éventuellement un accès vers le fleuve est une idée porteuse et structurante pour l'ensemble du secteur. L'idée doit être poursuivie et les bretelles du pont doivent être complètement revues. Le rehaussement proposé des bretelles, même léger, aura comme conséquence d'accentuer l'expression autoroutière de l'accès au pont.

L'entrée verte de Montréal doit comporter des arbres, mais surtout instinctivement annoncer que vous entrer dans un quartier urbain historique où l'auto ne fait pas la loi, où l'auto ne fait plus la loi. Un quartier avec des rues résidentielles où la vitesse est plus basse, où les intersections privilégient les piétons et les déplacements actifs. L'entrée verte de Montréal doit instinctivement renseigner l'automobiliste, le cycliste et le piéton que le pont le plus prestigieux de la ville mène dans un quartier unique par son histoire et son avenir. Un quartier qui doit être traversé différemment des autres.

L'entrée verte de Montréal ne doit pas être constituée de bretelles d'autoroutes.

L'entrée verte de Montréal doit annoncer ses couleurs.

L'entrée verte de Montréal doit être faite pour ses citoyens et les visiteurs qui veulent en connaître le meilleur.

L'entrée verte de Montréal serait une occasion d'améliorer les rues Papineau et De Lorimier. Elles pourraient redevenir à double sens, leur conférant ainsi un rôle davantage urbain qu'autoroutier.

La rue Ontario pourrait afficher clairement son statut d'artère local et de rue privilégiée pour traverser le quartier plutôt qu'être une rue de transit à éviter pour sa congestion. L'autobus 125 pourrait retrouver des horaires réguliers et devenir l'autobus qui dessert le quartier, du centre-ville à Hochelaga-Maisonneuve, et non celle que l'on évite ou que l'on n'attend plus.

L'entrée verte de Montréal serait l'occasion de sécuriser l'accès à l'École Garneau.

L'entrée verte de Montréal serait l'occasion de mieux définir les tronçons sud des rues De Lorimier et Papineau, à partir des accès au pont. Il est important de noter que De Lorimier, par sa largeur et la présence de zones d'emplois, se qualifie mieux d'accès privilégié vers le centre-ville que Papineau, qui accueille une plus grande proportion d'habitations.

L'entrée verte de Montréal donnerait une nouvelle identité au quartier et à sa ville.

L'entrée verte de Montréal serait fort probablement une intersection, une vraie digne de ce nom. Une intersection en "T" avec des feux de circulation qui permettent en alternance la passage des autos, des piétons et des cyclistes, au même niveau.

Il est à noter que cette volonté de faire une vraie intersection fait presque consensus chez les gens avec qui on en discute et avec plusieurs urbanistes de la Ville d'ailleurs. N'y aurait-il donc que la société fédérale des Ponts à convaincre qu'il n'est pas incompatible et illusoire d'attendre que la lumière change à l'extrémité du pont pour pouvoir continuer son chemin?

Dès le seuil du pont, l'automobiliste comprendrait qu'il n'est plus dans un réseau de voies rapides, mais qu'il se trouve dans un quartier résidentiel mixte, ponctué de commerces et de bureaux, animé par ses nombreux passants.

Certains iraient jusqu'à proposer que le pont Jacques-Cartier soit dédié aux transports en commun, au covoiturage, aux automobiles électriques et qu'il devienne l'option avantageuse pour ceux qui ont abandonné l'auto solo. Mais je n'irai pas jusque là. Je laisserai l'occasion à d'autres de rêver et de se demander pourquoi sommes-nous toujours 20 ans en retard et non 20 ans en avance.

Voilà, c'était ma proposition d'un plan Nord pour notre quartier. Y faire de bonnes routes pour y développer ses ressources humaines.

Je suis architecte et j'ai une maîtrise en Études urbaines. Mon travail est de dessiner des immeubles pour que les gens qui y habitent s'y sentent bien et que cela leur permettent de se réaliser.

J'ai surtout 3 enfants qui fréquenteront l'école Garneau et je veux leur montrer que lorsque des idées sont bonnes, qu'elles sont partagées par un grand nombre de personnes, même si elles sont a priori un peu déconcertantes, on peut changer un quartier, une ville et que c'est ainsi que se bâtissent les meilleurs villes parce qu'il y fait bon vivre.