



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

Mai 2011



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville, le développement des transports collectifs et la revitalisation des quartiers centraux font partie des préoccupations majeures du parti. Le projet de PPU du quartier Sainte-Marie tel que présenté comporte une importante omission quant à la relation du quartier au rives du fleuve Saint-Laurent. Projet Montréal désire faire la démonstration du potentiel exceptionnel qu'offre ce secteur.

Équipe de rédaction:

Présentation:	Richard Bergeron
Richard Bergeron	Pierre Mainville
Pierre Mainville	Etienne Coutu

Introduction

Depuis trois ans, les résidents du quartier Sainte-Marie attendent leur PPU afin d'amorcer une planification cohérente et détaillée qui permettra d'encadrer la revitalisation et les transformations déjà en cours dans le quartier. Le projet de PPU déposé par l'arrondissement Ville-Marie pour les fins de cette consultation est un canevas de grande qualité, auquel les citoyens pourront se référer afin de bonifier et clarifier plusieurs aspects du développement à moyen et à long terme.

Connaissant bien la façon dont les résidents de Sainte-Marie sont capables de s'organiser pour faire entendre leurs voix et participer aux exercices de consultations, Projet Montréal a décidé de s'attarder à un aspect bien particulier de ce PPU. En fait, nous nous sommes

Introduction	3
Rappel: le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ	4
L'autoroute Notre-Dame proposée par le MTQ	5
La revalorisation des berges en milieu urbain	6
Érosion du cadre bâti par les infrastructures routières au 20e siècle	9
Le square Papineau	10
Le secteur Pied du courant	11
Éléments stratégiques de la transformation de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie	12
Plan du réseau de transport proposé	14
Plan synthèse: rive fluviale de Sainte-Marie	18
Conclusion	20
Autres recommandations pour ce PPU	21

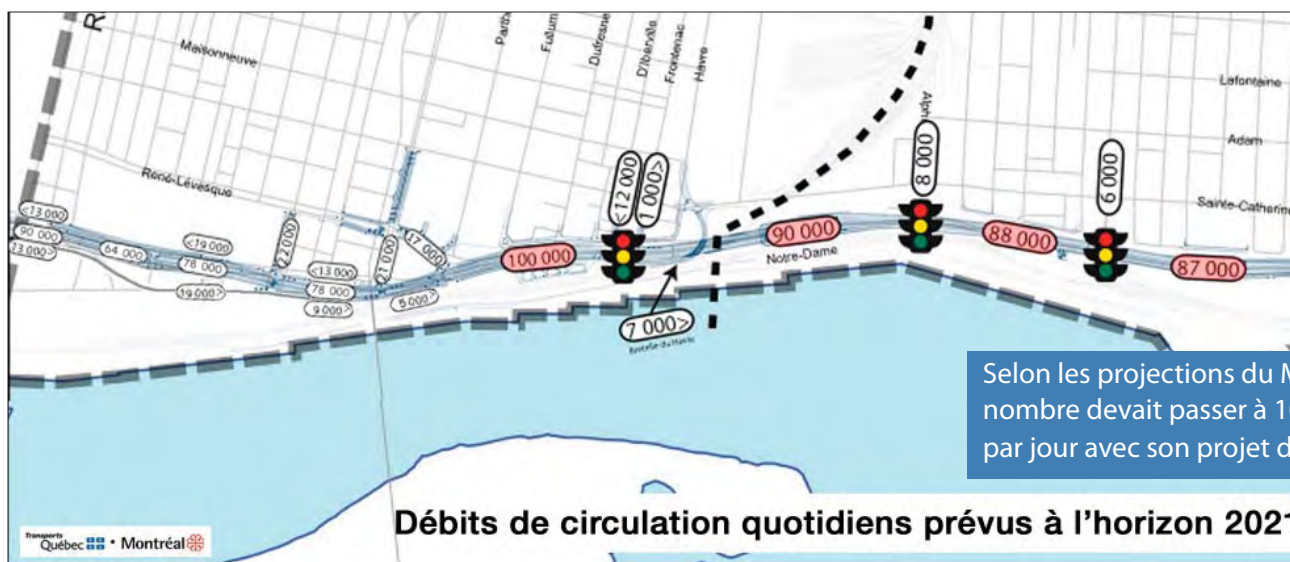
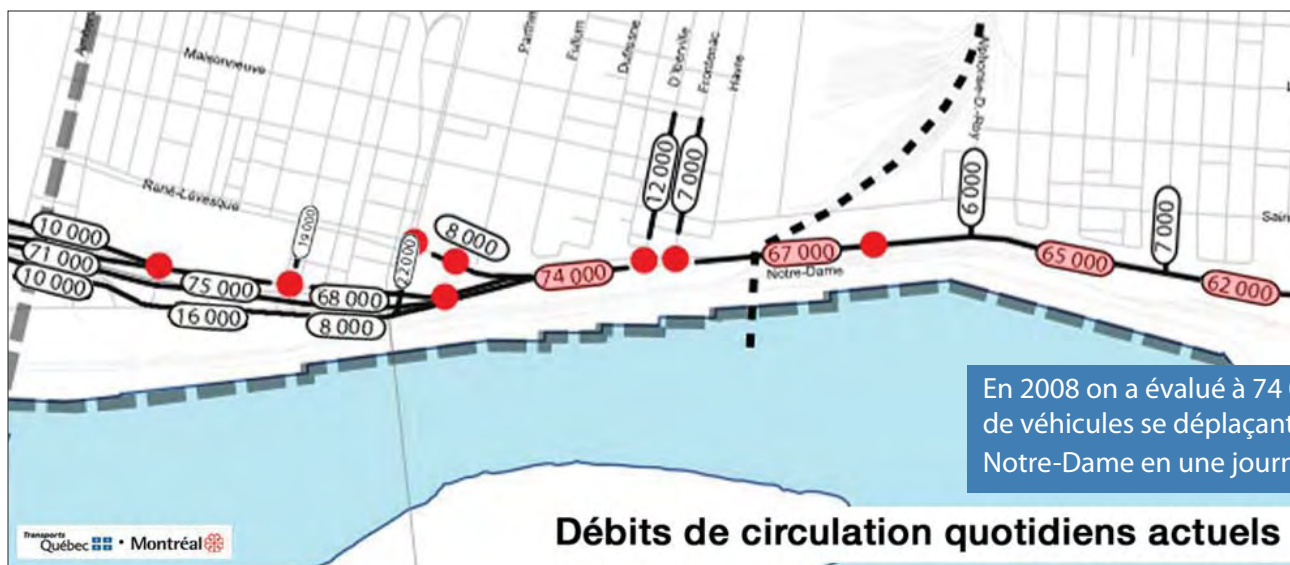
intéressés à **ce qui n'était pas dans ce PPU**. C'est dans la définition des secteurs d'intervention du PPU que nous apprenons que "*le développement des abords de la rue Notre-Dame et de la cour de triage du CP étant reliés à des enjeux métropolitains, ils ne peuvent faire l'objet d'une planification locale*".

Cette affirmation, en plus d'éliminer des discussions deux vastes secteurs dont le développement aura un impact certain sur la qualité de vie des gens du quartier, laisse croire que l'arrondissement et les citoyens ne peuvent rien faire pour intervenir sur ces "*enjeux métropolitains*". Nous voulons rappeler à l'arrondissement que c'est son devoir de se faire le porte-voix des préoccupations de ses citoyens quant à ces enjeux, et il devrait les écouter.

Rappel: le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ



Le projet du MTQ en 2008 prévoyait une vaste tranchée pour descendre en tunnel sous le secteur Pied du courant





Le parc Bellerive serait totalement isolé avec ce projet



source : 24 heures, lundi 14 avril 2008

PHOTO ERIC BOUTE

« Humaniser » la rue Notre-Dame

Une coalition formée pour « humaniser » la rue Notre-Dame a tenu une manifestation à laquelle participaient plusieurs centaines de personnes hier entre la rue Papineau et le marché Maisonneuve. Ces gens s'opposent à la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard à huit voies comme le souhaitent les élus. Ils estiment que c'est la qualité de vie de plusieurs milliers de citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui va en prendre un sérieux coup. P.5

Les citoyens ont fait entendre leur opposition au projet

L'autoroute Notre-Dame proposée par le MTQ

Montréal ne manque pas de potentiel pour son développement urbain. La ville possède encore des joyaux à l'état brut. Malgré toute cette richesse virtuelle, elle risque bientôt de tourner le dos à ce qu'elle a de plus beau, le fleuve Saint-Laurent, si le projet actuel du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Ville de Montréal pour « moderniser » la rue Notre-Dame devait se réaliser tel quel.

La renonciation de l'arrondissement à aborder les questions liées au développement des abords de la rue Notre-Dame dans ce PPU sous prétexte qu'il s'agit là d'un « enjeu métropolitain » est plutôt surprenante. Elle révèle donc que l'arrondissement n'a aucune attente particulière pour ce secteur et qu'il est prêt à accepter sans le questionner le projet que propose le Ministère des transports. Alors que les citoyens du quartier Sainte-Marie sont aux premières lignes et devront vivre avec les impacts de l'augmentation journalière de 25 000 véhicules additionnels, pour un total de 100 000 véhicules par jour, ne serait-il pas justifié que l'arrondissement aborde cette épineuse question au cour de cet important exercice de planification dite « intégrée »?

L'arrondissement préfère-t-il jouer à l'autruche? Il sait qu'un décret a été signé à cet effet et que le Ministère

des transports est déterminé à aller de l'avant avec un projet passéiste dont les principes même vont totalement à l'encontre des politiques officielles en matière de développement durable, notamment en ce qui a trait à la réduction de GES et l'étalement urbain. Est-ce que le fait que l'actuel directeur de cabinet du maire soit l'ancien responsable du dossier au comité exécutif explique la raison pour laquelle l'arrondissement refuse de soulever la question? Dans tout les cas, nous avons évalué à la lumière du projet de PPU proposé que la question ne pouvait être évitée dans le cadre de cet exercice.

L'arrondissement a l'occasion rêvée de sonder ce que veulent les citoyens qui habitent Sainte-Marie en relation avec cet important projet de revitalisation du quartier. En refusant de prendre acte de la présence de ce gigantesque éléphant au milieu du salon, l'arrondissement ne pourra qu'acquiescer aux demandes du Ministère, sans être correctement outillé pour pouvoir faire valoir les meilleurs intérêts de ses résidents. Nous voulons donc crever l'abcès et nous proposons d'étudier, dans ce mémoire, tout le potentiel urbain qu'offre ces terrains aux abords de la rue Notre-Dame en vue de revaloriser le quartier et développer une meilleure relation au Fleuve.



La revalorisation des berges en milieu urbain: quelques exemples

En rendant leurs berges à nouveau accessibles au public, bon nombre de grandes villes portuaires du monde ont réussi à renouveler leur image. Avec l'évolution des modes de transport des marchandises, ces secteurs riverains où ne subsistaient que les vestiges d'une époque industrielle autrefois glorieuse, ont été délaissés et utilisés pour des infrastructures routières, synonymes de progrès dans les années 1960.

Ce type d'urbanisme a défiguré de nombreuses villes avant d'être rudement critiqué par des groupes de citoyens qui firent comprendre aux professionnels de l'aménagement que ces autoroutes n'étaient pas à dimension humaine et n'avaient pas leur place dans un milieu urbain densément peuplé.

Pour rendre la ville aux piétons et ramener les gens dans leurs centres, certaines villes ont transformé leurs vieux quais abandonnés en marchés publics et en esplanades

Vancouver, False Creek

Ayant accueilli en 1986, l'exposition universelle sur les transports et les communications « Expo 86 », ces rives situées au cœur de Vancouver ont été transformées en secteur résidentiel-mixte à partir de 1991. Elles sont reliées au centre-ville par l'Aquabus et des ferries.

Le comblement d'une partie de False Creek et l'aménagement de ses rives ont été l'œuvre de plusieurs intervenants dont la société de chemin de fer Canadien

piétonnes. Grâce à des exemples de revitalisation réussis à Boston et San Francisco, une attention nouvelle fut portée aux zones portuaires désaffectées. Bien vite, toutes les villes portuaires eurent leur propre projet de revitalisation à vocation récréo-touristique.

Afin de réaliser ces transformations, les villes eurent à négocier avec des administrations portuaires et des compagnies ferroviaires plutôt réticentes au changement. Infrastructures coûteuses à démolir, routes difficiles à relocaliser, et coûts de décontamination exorbitants, les projets qui ont réussi sont ceux qui ont pu bénéficier de l'aide de leur gouvernement régional ou national.

On a vite réalisé que la valeur ainsi donnée aux secteurs riverains, et le potentiel de développement urbain qu'ils offraient, dépassaient de loin les attentes. Ces travaux d'infrastructures ont remodelé ces villes en donnant une nouvelle vie aux anciens quartiers.

Pacifique, le gouvernement fédéral, les autorités locales et des investisseurs de Hong-Kong.

Aujourd'hui, False creek est une communauté de plus de 17 500 personnes, vivant dans un quartier de forte densité. Le développement du village olympique pour les jeux d'hiver de 2008 a créé 16 000 unités d'habitation additionnelles qui sont présentement en vente.



New York, Battery Park City

Cette nouvelle berge du Lower Manhattan a été créée en utilisant la terre extraite lors des travaux d'excavation pour construire le World Trade Center au tournant des années 1970.

C'est grâce à une initiative du Gouvernement de l'État de New York, qui a fondé en 1968 la « Battery Park City Authority » (BCPA) que ce projet a pu se réaliser. L'esplanade piétonne de 1,6 km de long fut une des

premières réalisations et devait servir à attirer les clients potentiels, qui ne tardèrent pas à se manifester.

On y trouve aujourd'hui un quartier où vit une communauté de 10 000 résidents, et de 40 000 travailleurs. Une marina est intégrée à la promenade piétonne, où s'y baladent tous les jours des milliers de touristes, venus y apprécier la vue sur la Statue de la Liberté et sur l'imposant fleuve Hudson.



© Ehrenkrantz Eckstut & Euhn Architects



Toronto Waterfront

En 1999, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial de l'Ontario et la Ville de Toronto ont créé la corporation Waterfront Toronto pour assurer le développement de son secteur riverain.

La revitalisation des berges urbaines du lac Ontario a fait l'objet d'une compétition de design où ont pu se mesurer plusieurs firmes de calibre international. C'est l'équipe de design urbain « West 8 » de Rotterdam, en consortium avec du Toit Allsopp Hillier (DTAH) qui l'a remportée. Leur proposition comportait une

promenade le long de la rive, des ponts piétonniers et de nombreux parcs.

L'un des principaux obstacles à ce développement consiste en la présence d'une autoroute surélevée sur pilotis, la « Gardiner Expressway ». Le 12 juin 2008, Waterfront Toronto a officiellement recommandé son démantèlement sur un tronçon de plus de deux kilomètres, afin de le remplacer par un boulevard urbain en surface.

Portland Harbor Drive

Portland est la seule ville nord-américaine qui produise moins de GES qu'en 1990. Le virage a été amorcé en 1970, lorsque la ville a refusé la construction d'un stationnement de 12 étages pour en faire le Pioneer Square.

En 1974, l'État de l'Oregon accepte de démanteler l'autoroute Harbour Drive pour dégager les rives de la rivière Willamette. En lieu et place, la Ville de Portland aménagera le Tom McCall Waterfront Park, un grand

parc de 15 hectares. La même année, Portland refuse la Mount Hood Freeway, et utilise plutôt l'argent fédéral disponible pour construire un réseau de trains légers.

Elle adopte en 1980 un schéma d'aménagement révolutionnaire pour l'Amérique, dans le but de protéger les espaces verts et de freiner l'étalement urbain : elle fixe une limite physique au développement urbain qui l'oblige à se canaliser le long des axes de trains légers.

Érosion du cadre bâti par les infrastructures routières au 20^e siècle

Une comparaison du quartier Sainte-Marie en 1949 et en 2001 permet de constater l'effritement du tissu urbain.



Le square Papineau

Autrefois connu comme le *Square de la reine* ou *Queen's square*, ce carré s'étendant de la rue Notre-Dame à la rue Dorchester fut renommé en 1865 *Square Papineau*. Cependant, même si le Conseil de ville décide de fermer le marché en 1881, ce n'est qu'en 1890 que le marché public fut réellement transformé en square public après que la Ville ait indemnisé les marchands. Une grande fontaine est alors construite entre les rues Craig et de la Gauchetière, un parc est aménagé au nord, et la *Dominion Rubber company* s'y installe au sud.

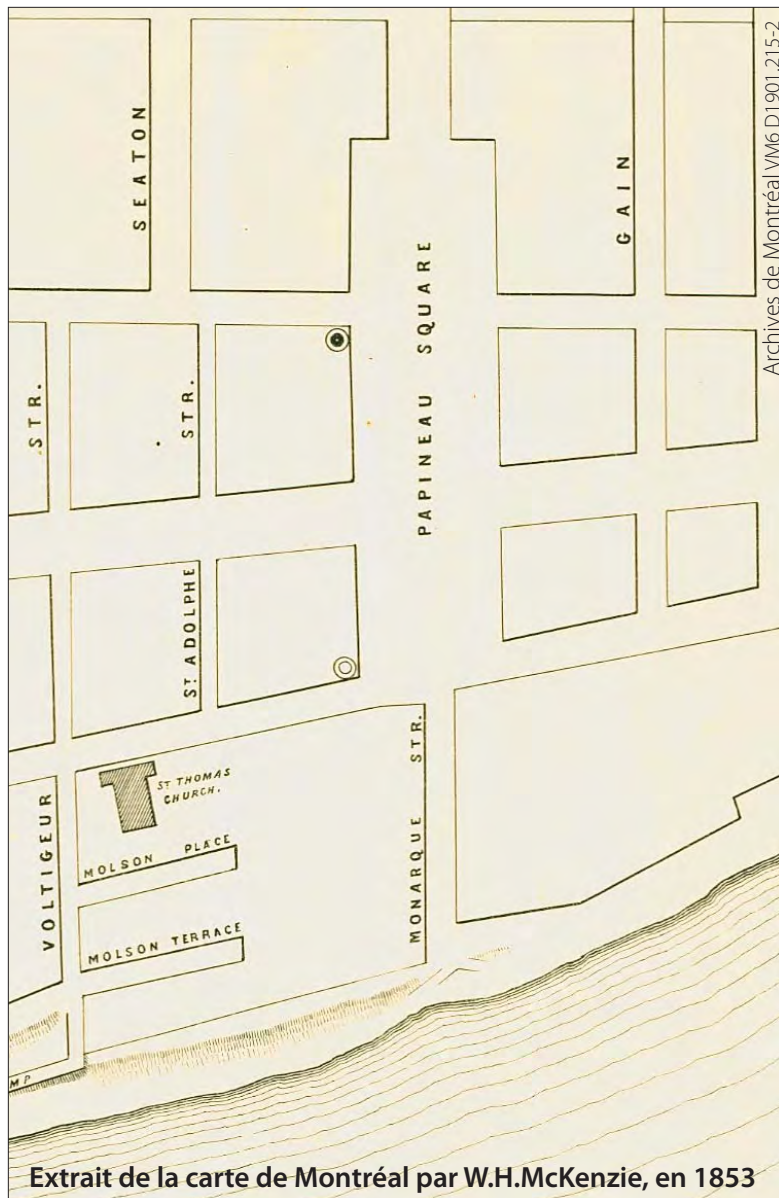
Alors que le PPU entend créer une nouvelle place publique sur la rue Ontario, devant l'école Gédéon Ouimet, il faudrait rappeler que certaines places publiques historiques du quartier Sainte-Marie auraient un urgent besoin d'être réaménagées et mise en valeur. Voici l'exemple du Square Papineau, où comment on en est arrivé au point où personne ne saurait même douter que ce « large terre-plein » de l'avenue Papineau fut un temps un square urbain vibrant d'activité pendant plus de cent ans.

La maison de Radio-Canada

En 1963 la Ville signe avec Radio-Canada une entente concernant le projet de la cité des ondes. Pour faire place à la nouvelle maison de Radio-Canada, le projet implique, selon le maire Drapeau et le président de la Société Radio-Canada, Alphonse Ouimet, « la démolition de taudis afin de permettre la rénovation urbaine de tout un secteur de Montréal ». Dans les faits, les voies routières sont élargies et à partir de 1966, c'est toute la partie ouest du Square Papineau, au nord de la rue Craig, qui sera rasée, et qui deviendra du stationnement à l'usage de la Société Radio-Canada.

L'autoroute 720

En 1986, le gouvernement du Québec inaugure le tronçon Sanguinet-Papineau de l'autoroute 720. C'est la partie sud du Square qui sera rasée, à l'est et à l'ouest, entre les rues Craig et Notre-Dame. Depuis, le Square Papineau est devenu une aire d'attente pour les voitures et camions voulant emprunter l'A-720 le matin et ceux qui veulent prendre le pont Jacques-Cartier à partir de l'A-720 à l'heure de pointe de l'après-midi.



Le secteur Pied du courant

Le secteur Pied du courant compte plusieurs espaces publics qui ont soit disparu, où ne sont pas exploités à leur pleine valeur. En voici un relevé sommaire:

Le Square Parthenais

Le Square Parthenais a été érigé comme un marché lors de l'ouverture de la rue Parthenais, dès 1808. Les terrains firent l'objet d'une donation de Louis Parthenais à la Ville le 17 novembre 1817. La Ville y fit ériger officiellement un parc en 1845. La famille Parthenais continua d'habiter sur ce Square. Il apparaît sur les plans de 1939 amputé des maisons du côté ouest, remplacées par une voie d'accès ferroviaire vers les usines de la *Dominion Oil Cloth and Linoleum Company*.

La Place des Patriotes

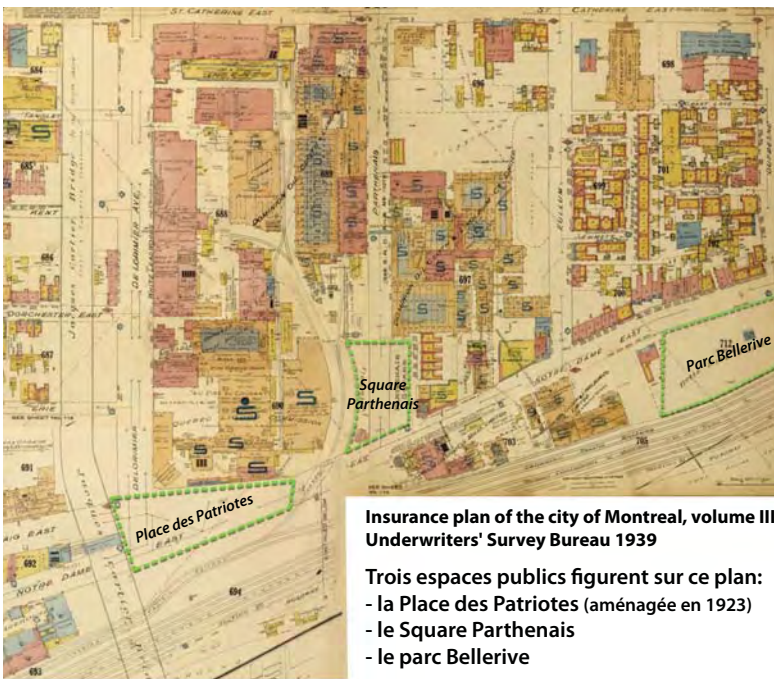
Au croisement des rues De Lorimier et Notre-Dame, la Ville créa en 1923 une place publique à la mémoire des Patriotes qui y ont été pendus lors de la rébellion de 1837-38. Le monument aux Patriotes, sculpté par Alfred Laliberté, et inauguré en 1926, le mur d'enceinte de la prison et la maison du gouverneur de la prison, nommé en l'honneur du gouverneur Charles-Amédée-Vallée, et datant de 1895, forment un ensemble historique important qu'il faudrait certes mettre en valeur.

Le Parc Bellerive

La propriété des terrains est offerte à la Ville en 1883 par la *North Shore Railway Company* à la condition que la Ville les transforme en parc public dans un délai de 10 ans. La *Compagnie du Pacifique Canadien* tente de récupérer ces terrains en 1893 après avoir acquis la *NSRC*, la Ville échangera un terrain situé entre les rues Notre-Dame, Saint-Antoine (Craig), Berri et Saint-Hubert (Lacroix) au CP afin de conserver le parc Bellerive. C'est sur ce terrain que le CP construira la gare Viger en 1896. Le parc Bellerive fut agrandi vers l'est jusqu'à la rue Poupart en 1964 sous Jean Drapeau.

Le Parc (sous le pont) Jacques-Cartier

Les Commissaires du Havre lèguent à la Ville de Montréal les îlots situés sous le pont Jacques-Cartier et longeant l'avenue De Lorimier près de 20 ans après l'inauguration du pont en 1949. Aujourd'hui c'est du stationnement.



Insurance plan of the city of Montreal, volume III
Underwriters' Survey Bureau 1939

Trois espaces publics figurent sur ce plan:

- la Place des Patriotes (aménagée en 1923)
- le Square Parthenais
- le parc Bellerive



Éléments stratégiques de la transformation de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie

La rue Notre-Dame en boulevard urbain

Il est d'abord primordial que l'échelle des infrastructures proposées pour la rue Notre-Dame soit réévaluée afin qu'elles soient à échelle humaine. Le projet du gouvernement n'hésite pas à creuser de monumentales tranchées et à couler des milliers de tonnes de béton pour pouvoir augmenter la capacité routière de cet axe. L'alternative que nous suggérons consiste plutôt à maintenir une route construite en surface, bordée de trottoirs, d'arbres, de parcs et de nouveaux édifices. Le redéveloppement de ce secteur devrait être un ensemble cohérent considérant le milieu urbain auquel il doit s'intégrer et sa situation de proximité au fleuve. L'ajout en capacité de transport devrait, pour sa part, consister uniquement dans la création d'une ligne de tramway électrique moderne implantée au centre de la rue, et de deux voies réservées aux autobus et aux taxis, de part et d'autre du boulevard.

Le tramway sur Notre-Dame et René-Lévesque

C'est à la nouvelle intersection en pointe que le tramway quitterait l'emprise de la rue Notre-Dame pour filer vers le centre-ville, en empruntant le boulevard René-Lévesque. Les deux lignes qui emprunteraient ce parcours sont la ligne de tramway Pie-IX, tel que cela a été évoqué dans les études de préfaisabilité du nouveau tramway réalisées par le consortium Genivar-Systra, et une autre ligne express desservant l'extrême est de l'île, avec un hybride tram-train (matériel roulant pouvant rouler sur des rails de tramway et sur les rails traditionnels) qui irait rejoindre Pointe-au-Trembles en empruntant la rue Notre-Dame sur la moitié de la distance, l'ancienne emprise ferroviaire abandonnée sur l'autre moitié.

Ces deux lignes seraient reliées au réseau initial de 37,5 kilomètres de Tramway tel que proposé pour le 375^e anniversaire de la fondation de Montréal par Projet Montréal. Pour lier la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque, une intersection spécialement aménagée permettrait aux tramways de traverser les voies en direction est de la rue Notre-Dame, et aux piétons d'accéder au parc Bellerive de façon sécuritaire. Une autre intersection nécessiterait un feu réservé pour le passage des tramways afin qu'ils puissent adopter une

implantation en rives sur le boulevard René-Lévesque, et pour qu'il puissent aussi contourner le pied du pont Jacques-Cartier situé à l'est de De Lorimier.

Redressement du boulevard René-Lévesque

Un aspect clé de la proposition consisterait à redresser le boulevard René-Lévesque, qui aboutirait sur la rue Notre-Dame en formant une pointe. Ce geste permettrait de libérer les terrains nécessaires pour recréer l'ancien Square Parthenais et un autre terrain à développer en forme de triangle. La rencontre du boulevard « moderne » des années 1960 avec une voie historique (l'ancien « Chemin du Roy ») serait le prétexte pour ériger un bâtiment symbolique marquant l'« entrée de ville ». À titre d'exemple, le Flat Iron Building à New York se situe au croisement de Broadway, une voie ancestrale, et la 5^{ème} Avenue de la grille de rue moderne du « Plan des commissaires ». L'édifice situé sur la pointe pourrait être un signal architectural fort du renouveau du secteur, et marquerait de façon affirmée la naissance du boulevard.



Piste cyclable en site propre sur Notre-Dame

L'actuelle piste cyclable du boulevard René-Lévesque, nécessite une traverse en L à l'intersection de De Lorimier. Elle serait plutôt prolongée sur le côté sud du boulevard René-Lévesque redressé entre De Lorimier et Notre-Dame. Une traverse sécuritaire serait aménagée à l'intersection de la rue Parthenais. De là, les cyclistes pourraient soit prendre la piste située au nord de l'emprise de la rue Notre-Dame, pour les cyclistes en transit, où traverser au sud de la rue Notre-Dame vers le parc Bellerive, pour un parcours plus touristique, jusqu'à la rue Frontenac, où une autre traverse sécuritaire serait aménagée pour les cyclistes et les piétons.

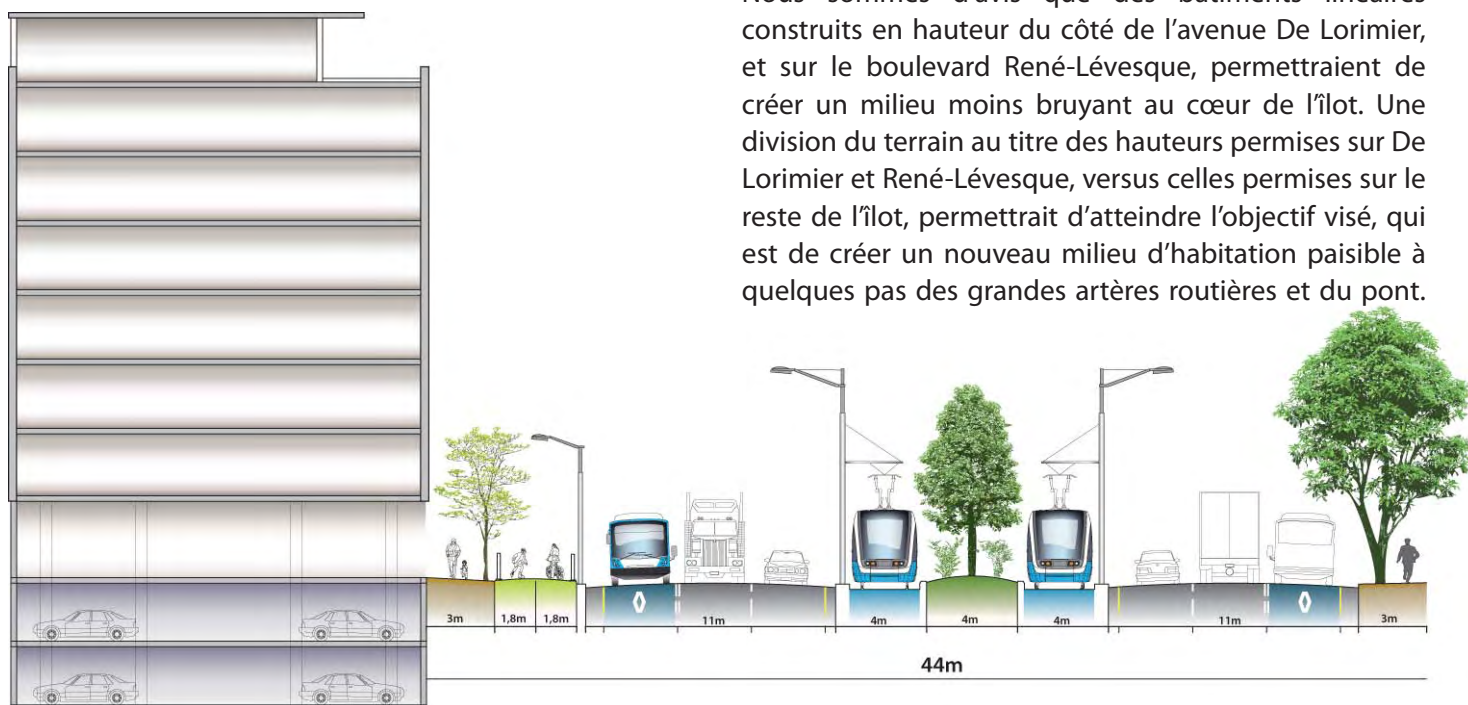
Voies réservées sur Notre-Dame

La rue Notre-Dame, qui compte présentement 3 voies vers l'ouest et 4 voies vers l'est entre Frontenac et De Lorimier, tombe à 2 voies de chaque côté à l'est de Frontenac. Une voie réservée pour les autobus et les taxis serait ainsi ajoutée à l'est de Frontenac, unique ajout de capacité routière (les voitures et les camions récupèrent l'espace actuellement occupé par les autobus et les taxis au sein des deux voies). Ces voies réservées permettraient à la STM d'améliorer son service à destination du Centre-ville, et d'ajouter de nouveaux circuits pour mieux desservir les quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Mercier.

Reconstruction d'un front bâti sur Notre-Dame

Les terrains expropriés par le gouvernement du Québec dans les années 1970, avant l'adoption du moratoire sur le prolongement de l'autoroute 720, seraient reconstruits avec du logement afin de recréer un nouveau front bâti ininterrompu tout le long du boulevard urbain proposé. Tel qu'illustré dans la coupe ci-contre, les nouveaux bâtiments pourraient faire jusqu'à 8 étages avec une hauteur de 25 mètres, pour une densité de 4, tel que proposé dans le projet de PPU actuellement. Notre proposition est à l'effet que ces nouveaux paramètres de développement conviendraient pour la partie située à l'est de la rue Poupard, mais que d'autres paramètres pourraient être proposés à l'ouest de cette rue.

Coupe type du boulevard urbain proposé



Densité de construction

Tel qu'illustré dans les exemples de revalorisation des rives urbaines cités plus tôt, les nouvelles constructions qui voient le jour dans ce type de projet sont souvent des tours d'habitation de plusieurs étages et des blocs linéaires de 8 à 10 étages. Nous sommes d'avis que le nouveau croisement des rues Notre-Dame et René-Lévesque justifierait une hauteur et une densité de construction plus généreuse afin de marquer un nouveau pôle important autour de la station de tramway Parthenais proposée. De plus, la vaste étendue des terrains entre les rues Poupard et Parthenais semble se prêter beaucoup mieux à la typologie de tours d'habitation (densité de 6), avec des hauteurs permettant de prendre avantage des vues sur le fleuve et sur le pont Jacques Cartier, que ceux de l'îlot Sainte-Marie (entre De Lorimier et Parthenais) qui est plus en retrait et vis-à-vis, pour ne pas dire collé, à une partie moins intéressante du pont Jacques-Cartier.

Développement de l'îlot Sainte-Marie

En 2003, un promoteur a présenté un projet nommé « Porte Sainte-Marie » devant l'OCPM. Malgré l'avis sévère donné par la Commission d'étude du projet, l'arrondissement a adopté un projet de règlement faisant passer la limite de hauteur à 30 mètres et la densité à 4,5 pour permettre à ce projet de voir le jour. Le nouveau plan d'urbanisme considère maintenant qu'une hauteur maximale de 44 mètres serait acceptable et le présent PPU propose que la densité passe à 6, ce qui, dit autrement, est une proposition d'y ériger des tours d'habitations. Nous sommes d'avis que des bâtiments linéaires construits en hauteur du côté de l'avenue De Lorimier, et sur le boulevard René-Lévesque, permettraient de créer un milieu moins bruyant au cœur de l'îlot. Une division du terrain au titre des hauteurs permises sur De Lorimier et René-Lévesque, versus celles permises sur le reste de l'îlot, permettrait d'atteindre l'objectif visé, qui est de créer un nouveau milieu d'habitation paisible à quelques pas des grandes artères routières et du pont.





PROJET MONTRÉAL

La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

TRAMWAY

Sur **PIE-IX** et **René-Lévesque**

TRAM TRAIN

à **Pointe-aux-Trembles**

TÉLÉPHÉRIQUE
de l'Entrée Maritime



Téléphérique Montréal-Longueuil
liant le secteur Pied-du-Courant
la pointe de l'île Sainte-Hélène et
Longueuil.

Légende

Proposition Tramway 37,5
(réseau initial pour le 375e)

Ligne de Tramway Pie-IX

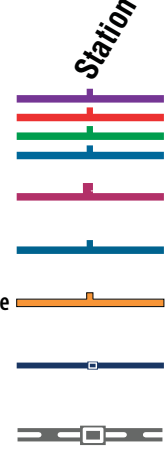
Tram Train (Pointe-aux-Trembles)

Téléphérique de l'Entrée maritime

Tramway du pont Victoria
(voir mémoire Bonaventure)

Train de l'Est (AMT)

Station



Agrandissement du parc Bellerive

Afin de créer un front de verdure linéaire tout le long du boulevard Notre-Dame, le parc Bellerive serait agrandi non seulement vers l'est jusqu'au viaduc ferroviaire, tel que le proposait le projet du Ministère des Transports en 2008, mais intégrerait également le site de la chute à neige Fullum ainsi que les terrains situés à l'est du pont Jacques-Cartier. Un jeu dans la topographie des sites annexés, permettrait de dégager de nouvelles vues sur le fleuve : une légère pente dont le sommet serait au sud du site, permettrait ainsi de voir au dessus des trains qui sont souvent stationnés dans la gare de triage du port. En plus d'une rangée d'arbres longeant le boulevard, ces terrains seraient plantés de nombreux arbres et traversé d'une promenade qui s'alignerait avec le chemin central du parc actuel.



Promenade riveraine le long du port

Depuis deux ans, les New Yorkais ont adopté un nouveau parc urbain dont l'expérience est spectaculaire. Le Highline park est né de la récupération en parc de voies ferrées surélevées qui faisaient le lien entre le port et divers entrepôts industriels du Meat Packing district et du quartier Chelsea. Pour le design du tablier, les architectes de Boston Diller Scofidio + Renfro se sont inspirés des plantes indigènes qui ont poussé sur cette structure lorsqu'elle était abandonnée. La promenade, de 9 mètres de hauteur environ, permet de découvrir la ville différemment, jusqu'à voir le fleuve Hudson à certains endroits.

Nous proposons une promenade riveraine s'inspirant du High Line, qui serait construite aux limites du port. D'un design innovateur, cette promenade riveraine serait en soi un nouvel attrait touristique. Elle serait aussi un outil pédagogique, en ce sens qu'elle ferait le lien entre les activités du Port, l'histoire de la Ville, le pont Jacques-Cartier et la Molson.



Recréer le Square Parthenais

Les espaces publics que nous proposons s'inspirent de lieux historiques maintenant disparus, ou devenus inaccessibles avec le temps. Nous proposons de faire renaître le Square Parthenais, qui jouxtait la prison du Pied-du-Courant, à la place du stationnement de la SAQ. Ce geste permettrait de rétablir dans la mémoire collective ce don historique de la famille Parthenais, de recréer une ouverture sur le fleuve pour les habitations qui seront construites au nord sur l'îlot Sainte-Marie, en plus de donner des vues intéressantes sur le pont Jacques-Cartier, à partir du boulevard René-Lévesque. L'aménagement du square verrait aussi réapparaître une adresse prestigieuse, le bâtiment occupant la pointe arborerait le 1 Square Parthenais.

Mise en valeur de la Place des Patriotes

Le premier aménagement de la Place des Patriotes, du moins tel qu'il apparaissait projeté en dessin il y a un siècle, présentait deux alignements d'arbres feuillus, peut-être des peupliers, de part et d'autre de la rue Notre-Dame, dont une rangée devant le mur d'enceinte de la prison. La proposition de mise en valeur de la Place des Patriotes s'inspirerait de ce premier aménagement, elle verrait l'élargissement du trottoir jusqu'à 15 mètres de largeur, afin de pouvoir accueillir au moins une centaine de personnes lors d'événements. Ce trottoir serait fait d'un revêtement de pierre, et la rangée d'arbres y serait plantée le long de Notre-Dame, avec des grilles en fer forgé arborant des fleurs de lys pour couvrir leurs fosses.

Réhabilitation du Square Papineau

Depuis les années 1960, le square Papineau est difficilement reconnaissable comme étant un espace public. Si la ville a peu de contrôle sur le développement au pourtour du square, elle peut certainement créer un effet d'entraînement en investissant le plus rapidement possible dans sa réhabilitation : elle pourrait d'abord réduire la dimension des voies routières situées de part et d'autre pour en élargir l'espace central, faire réapparaître une fontaine entre l'A-720 et de la Gauchetière, élargir les trottoirs, de façon à avoir la place pour y insérer de grandes fosses d'arbre, et garnir le tout de mobilier urbain, lampadaires, poubelles, bancs de parc, etc. Nous recommandons aussi d'entamer des négociations avec les propriétaires du restaurant « La Mer » afin de faire disparaître leur stationnement.

Révision du projet de Radio-Canada

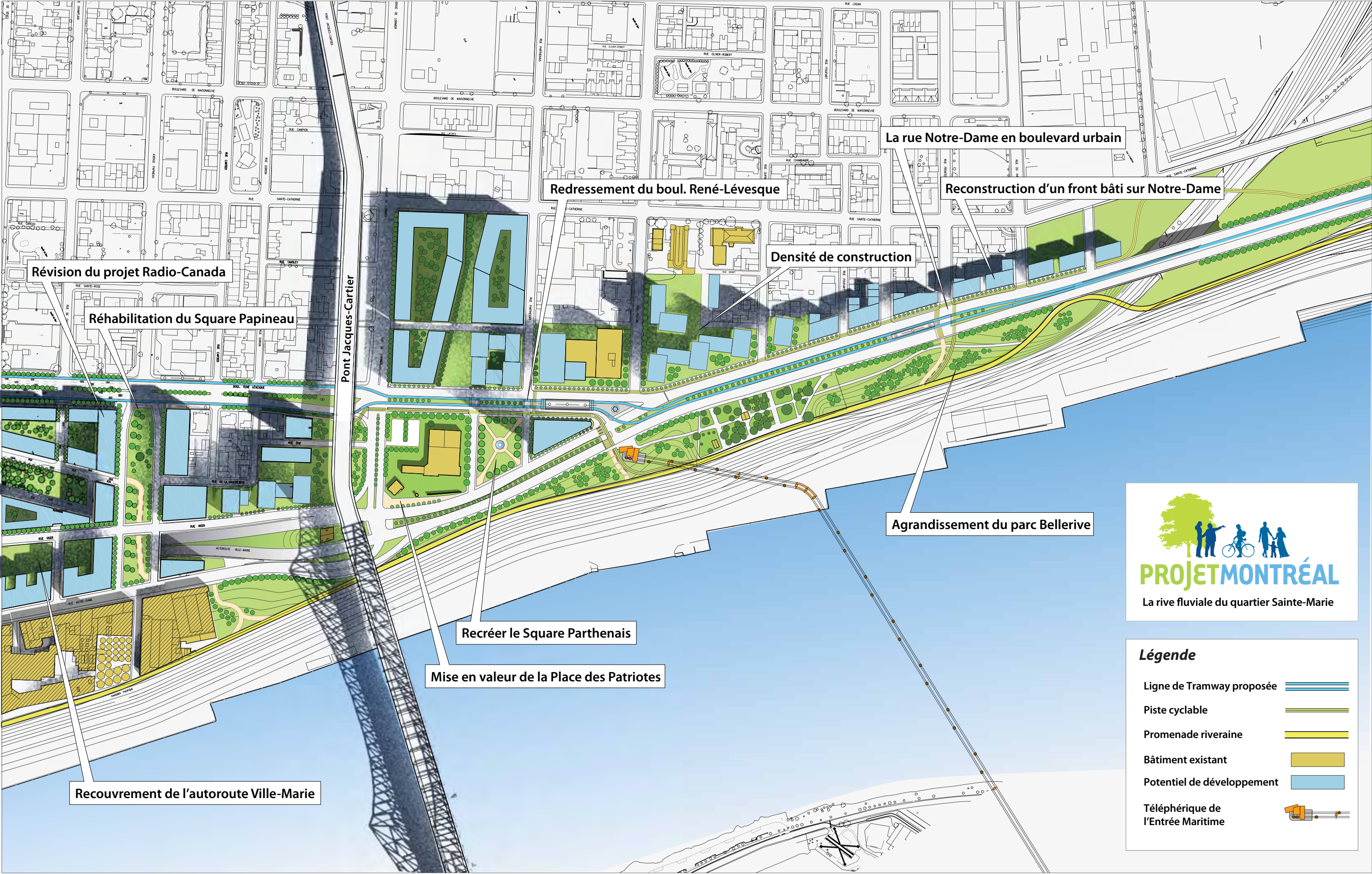
Le projet d'habitation développé par Radio-Canada dans ses stationnements et présenté à l'OCPM en 2008 devrait voir son plan directeur révisé un peu dans sa partie est afin qu'il ait une façade continue du côté du square Papineau. On pourrait enfin retrouver au moins une façade délimitant la partie nord du square devenu méconnaissable. Il serait certes souhaitable que ce nouveau bâtiment, modifié tel que proposé voit le jour le plus tôt possible afin d'enclencher la réhabilitation du square.

Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

Après les représentations faites par le promoteur du projet de Radio-Canada lors des consultations publiques sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame, la Ville et le gouvernement ont convenu en mai 2008 de commander une étude sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie de Saint-Urbain à De Lorimier, soit pour la partie déjà construite, de Saint-Urbain à Panet, et pour la partie que le Ministère se proposait de creuser en tranchée ouverte dans son projet, de Panet à De Lorimier. On n'a pas, à ce jour réentendu parler de cette étude. Est-ce la raison pour laquelle le projet n'a pas démarré comme prévu?

Téléphérique de l'Entrée maritime

À l'été 2009, le projet de téléphérique proposé par la compagnie Skylink pour relier le Vieux-Port à Saint-Lambert a été refusé par la Société du Vieux-Port. L'idée d'un téléphérique reliant Montréal à la Rive-Sud a pourtant été évoquée la première fois en 2007 dans la première proposition d'entrée maritime de Projet Montréal. Reprenant cette idée, le téléphérique que nous proposons aujourd'hui serait situé un peu plus à l'est et relierait trois pôles à fort potentiel de développement que sont la pointe de Longueuil, l'extrémité est de l'île Saint-Hélène, et le secteur Pied du courant. Inspiré du concept de Barcelone, où le téléphérique part de la mer et remonte vers le mont Juic, le téléphérique de l'Entrée maritime permettrait, le temps d'une traversée, d'apprécier de superbe point de vue sur le fleuve, la ville et le pont Jacques-Cartier. Intégré au système de transport en commun, le prix d'un passage inclurait un transfert pour la ligne de tramway à la station Parthenais.



Révision du projet Radio-Canada

Réhabilitation du Square Papineau

Redressement du boul. René-Lévesque

Densité de construction

La rue Notre-Dame en boulevard urbain

Reconstruction d'un front bâti sur Notre-Dame

Agrandissement du parc Bellerive

Recréer le Square Parthenais

Mise en valeur de la Place des Patriotes

Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie



PROJET MONTRÉAL

La rive fluviale du quartier Sainte-Marie

Légende

- Ligne de Tramway proposée
- Piste cyclable
- Promenade riveraine
- Bâtiment existant
- Potential de développement
- Téléphérique de l'Entrée Maritime



Un projet encore plus ambitieux pour Montréal : l'Entrée Maritime

Afin de convaincre l'arrondissement Ville-Marie de s'intéresser d'un peu plus près au secteur de la rive fluviale du quartier Sainte-Marie, nous nous sommes volontairement donné des limites en considérant un scénario très conservateur, notamment pour ce qui est de l'ouverture du Port de Montréal et des compagnies ferroviaires à considérer d'apporter des changements dans leurs infrastructures et leur activités.

Cependant, en combinant l'emprise expropriée dans les années 1970, propriété du MTQ, les droits aériens des quais de vrac du Port de Montréal et ceux des espaces occupés par les nombreuses voies ferrées existantes, il est possible d'amorcer un développement relié au fleuve en redonnant des terrains aux citoyens, sous forme d'espaces publics, et d'autres au privé afin d'activer la reconstruction d'un nouveau front de mer. Cette répartition assurerait la création de nouvelles fenêtres sur

le fleuve, soutenues par la valorisation des terrains privés et leur optimisation en terme de potentiel immobilier. Un tel projet aurait pour effet de démocratiser l'accès aux rives.

Nous appelons ce projet l'Entrée maritime. C'est un projet beaucoup plus ambitieux que ce qui est présenté dans ce document.

Projet Montréal va continuer à travailler au développement de ce projet et mettra tout en œuvre pour que tous les intervenants embarquent et contribuent à la matérialisation de ce rêve. Nous espérons évidemment que l'arrondissement Ville-Marie revendique son projet d'Entrée maritime et mettent désormais toutes les énergies à la revitalisation de sa rive fluviale.

Autres recommandations pour ce PPU

Voici quelques recommandations autres que la rive fluviale, touchant des enjeux locaux, que Projet Montréal tenait à faire:

- Recommandation 1 : Étudier la possibilité d'enfouir des fils électriques dans plusieurs secteurs du quartier, notamment sur les rues du Fullum, du Havre, Bercy, Bordeaux et Larivière.
- Recommandation 2 : Construire un lien piéton dans l'axe de la rue Dorion afin que les piétons et cyclistes puissent traverser la bretelle d'accès au pont Jacques-Cartier de façon sécuritaire et ainsi permettre un accès plus direct à la station de métro Papineau à partir du nord.
- Recommandation 3 : Réaménager les intersections à fort débit véhiculaire de façon à ce qu'elles soient plus sécuritaires pour les piétons.

