



Rendre le Vieux-Montréal vivant, accessible et accueillant

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des Consultations publiques sur l'avenir du Vieux-Montréal

*Accéder au renouveau du
Vieux-Montréal*





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 et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

*Le Vieux-Montréal offre un immense potentiel par l'importance de son patrimoine. S'il faut se réjouir du renouveau que connaît ce quartier de nos jours, il est primordial de soutenir les efforts pour en faire un milieu de vie complet de qualité, vivant à l'année longue, tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre ses diverses fonctions urbaines. Ainsi, Projet Montréal souscrit entièrement aux orientations du **Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal**. Cependant, quelques pistes de réflexion, voire certaines omissions, ont néanmoins été identifiées. Il pourrait être difficile au Vieux-Montréal de réussir à mieux affirmer son identité historique et patrimoniale, tel qu'on le souhaite, sans propositions concrètes. Nous présentons ici ces réflexions à l'invitation de l'OCPM.*

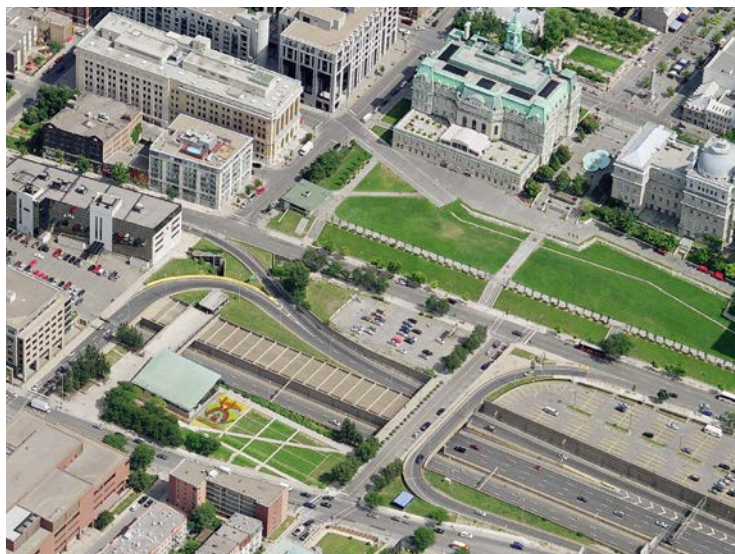
Rédaction :

Richard Bergeron, urbaniste

Etienne Coutu, architecte, designer urbain

Table des matières

Priorité n°1 : l'accès par les piétons à partir du métro Champ-de-Mars	4
Fermeture de la bretelle Sanguinet : l'OCPM s'est prononcée il y a 6 ans	6
Il est vraiment temps de trancher sur l'avenir de la bretelle Sanguinet	6
Priorité n°2 : l'accessibilité en transport en commun sur Saint-Laurent	8
Plan synthèse des propositions	10
Priorité n°3 : relancer rapidement l'exercice de PPU du Quartier de la santé	12
Proposition 1 : redonner à la rue Saint-Jacques ses lettres de noblesse	13
Proposition 2 : remplacer un terrain vague par un square et un centre sportif	14
Proposition 3 : la revalorisation du cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal	15
Cinq pistes à explorer pour revaloriser la présence du cheval dans le Vieux-Montréal	16
1. Considérer le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants	16
2. Développer le caractère utilitaire du cheval dans le Vieux-Montréal et dans les grands parcs	16
3. Construire une écurie centrale dans le Vieux-Montréal	17
4. La formation du personnel	18
Recommandations	18
Conclusion	18



Le Vieux-Montréal, séparé du métro par l'autoroute A-720



Il faut passer par ce tunnel sous la bretelle autoroutière

Priorité n°1: l'accès par les piétons à partir du métro Champ-de-Mars

Ce n'est pas d'hier qu'on souhaite améliorer l'accès au Vieux-Montréal pour les piétons à partir de la station de métro Champ-de-Mars. Le passage le plus fréquemment utilisé est d'emprunter la passerelle bordée de panneaux de plexiglass brun au-dessus de l'autoroute, et le tristement célèbre tunnel Champ-de-Mars passant sous la bretelle de la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute A-720. C'est un lieu ingrat, humide et puant qui accueille touristes et travailleurs depuis 1975.

L'historique de ce dossier est intimement lié à celui du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et remonte à 2004. Au cœur des tractations sur le choix d'un nouveau site pour le futur CHUM, parmi les nombreuses études qui sont commandées, on trouve celle que le groupe Daniel Arbour et associés a remis à la Ville de Montréal: *Étude de préféabilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie*, dans laquelle la sortie d'autoroute est déplacée à l'Est de la rue Gosford. Le choix s'arrête finalement sur le site de l'hôpital Saint-Luc suite au rapport *Johnson-Mulroney*.

En septembre 2006, la firme Dessau remet à la Ville de Montréal une *étude de faisabilité et de circulation pour le développement du Quartier de la Santé et le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie* dans le cadre du PPU du Quartier de la Santé, qui devait être soumis aux consultations publiques de l'OCPM en automne 2006. Dans ce rapport, un des trois scénarios étudié considère la fermeture d'une des bretelles de la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute Ville-Marie, remplacée par une bretelle en tournebride permettant de revenir sur la rue Viger, plus loin à l'Est, au niveau de la rue Panet.

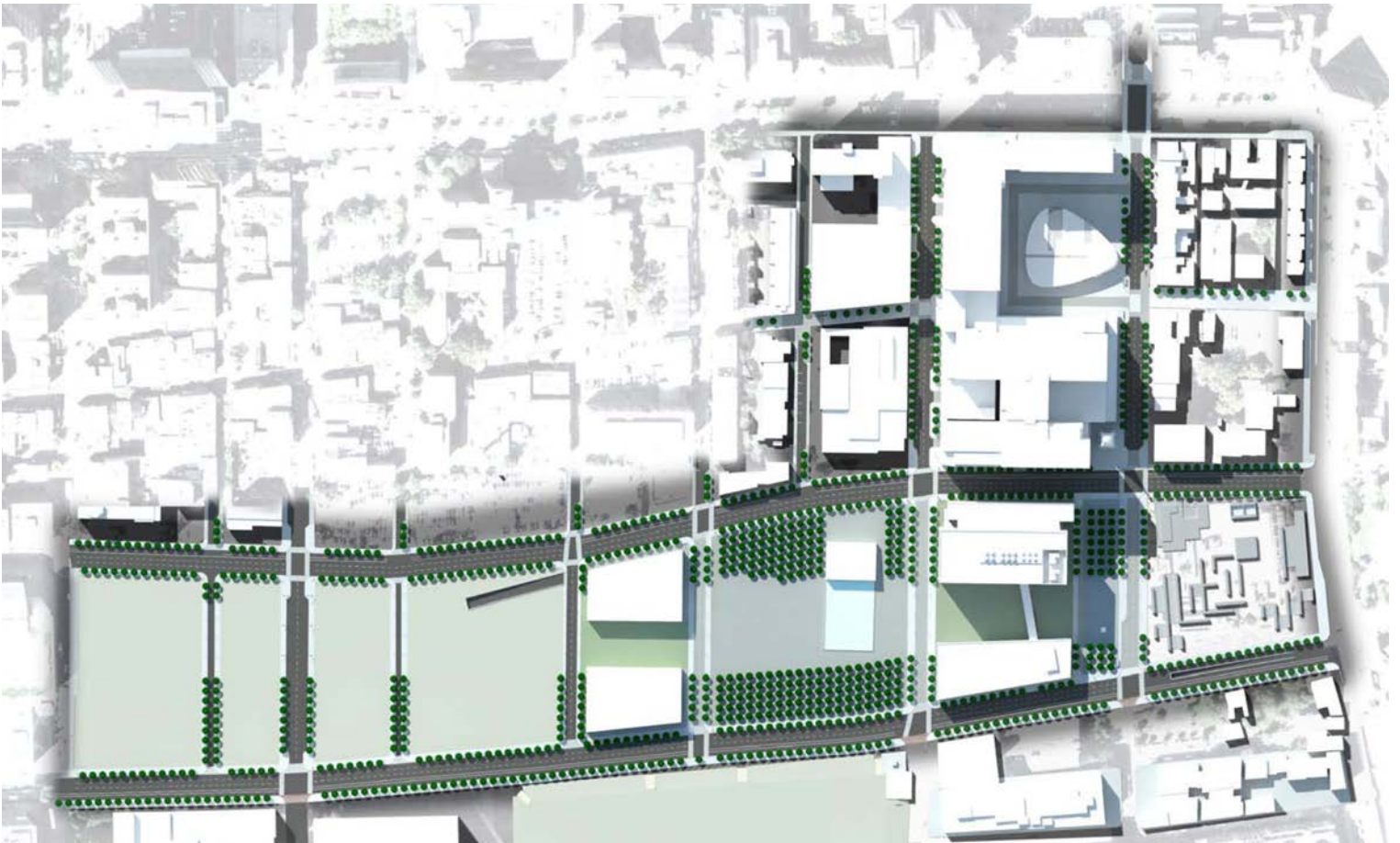
Le PPU du Quartier de la santé a été réalisé pour sa part par la firme Dessau/Plania (Groupe Gauthier Biancamano Bolduc). Mais le processus d'élaboration du PPU du Quartier de la Santé est alors interrompu en 2006 par le maire de l'arrondissement Ville-Marie de l'époque, Benoît Labonté. « J'ai choisi de reporter l'étude du PPU sur le quartier de la santé après les audiences sur le CHUM. J'ai le PPU en main, mais il manque un élément important, soit sur quelle base économique, commerciale et financière va s'asseoir le projet. Ce travail n'est pas complété », dit-il à l'époque (*Le Devoir*, jeudi 16 novembre 2006, *Des échanges surréalistes*). Malheureusement, personne ne relancera cet exercice par la suite.

Aucune annonce publique ne concernera le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie avant 2013. La Ville a lancé l'appel d'offres 12-12532 pour les « *Services professionnels relatifs à la réalisation des plans et devis pour des travaux d'infrastructures d'égoût, d'aqueduc, de chaussée, de trottoir et du réaménagement du domaine public aux abords du CHUM* » et les soumissions ont été ouvertes le 14 janvier 2013. Le même jour, une fuite dans les médias propulse le projet au bulletin de nouvelles de TVA.

On y apprend que la Ville a basé cet appel d'offres sur une étude datant de juin 2012, réalisée par la firme PLANIA (une filiale de Dessau), et intitulée *Concept d'aménagement préliminaire du domaine public du Secteur CHUM/CRCHUM*. On constate dans ces plans que la sortie Saint-Laurent / Berri de l'autoroute Ville-Marie est déplacée vers l'Est, émergeant au centre de la rue Saint-Antoine au niveau du Square Viger.



Concept d'aménagement préliminaire du domaine public du Secteur CHUM/CRCHUM, plania (2012).



C'est dans le plus grand secret que cinq firmes d'ingénieurs ont préparé leur soumissions pour réaliser ce plan.

Dans la foulée d'un débat sur le projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame et du prolongement de l'autoroute Ville-Marie en tranchée le long du site de Radio-Canada, et malgré l'interruption du processus de PPU du Quartier de la Santé, une deuxième étude sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie de Saint-Urbain à l'avenue De Lorimier a été commandée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal en 2009. Celle-ci, terminée en 2011 est demeurée secrète.

Parallèlement à cela, l'Atelier d'aménagement et de design urbain de la Ville de Montréal a travaillé sur le concept d'une nouvelle place publique autour de la station de métro Champ-de-Mars (place Marcelle-Ferron) qui considèrerait la fermeture de la sortie d'autoroute pour permettre un accès piéton ininterrompu et direct au Vieux-Montréal au niveau du sol.

En novembre 2009, la Ville de Montréal, via Design Montréal, a lancé, dans le cadre des activités Ville UNESCO de design, un concours d'idées pancanadien pour l'aménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, afin « d'explorer et illustrer diverses possibilités d'aménagement basées sur l'hypothèse du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et du déplacement éventuel des bretelles de sortie autoroutières ». Les lauréats de ce concours ont été exposés à l'Hôtel de ville en avril 2010.

Le conseil de Ville a rejeté à la majorité, en mars 2012, la motion de Projet Montréal « pour la reprise de la démarche d'élaboration d'un PPU du Quartier de la santé interrompue en 2006 », sous prétexte « qu'un PPU n'est pas absolument nécessaire pour que le Quartier de la santé puisse connaître sa pleine ascension et sa pleine apogée » (Richard Deschamps, 20 mars 2012).

Alors que toutes les études prévoient des accès au niveau du sol et l'élimination du tunnel, la Ville a adopté malgré tout, en août 2012, un projet de rénovation du tunnel Champ-de-Mars de 963 306,54 \$ qui devrait être suivi d'une deuxième phase ayant pour but la mise aux normes en terme d'accessibilité universelle, au coût de plusieurs millions de dollars.

Il est difficile de comprendre pourquoi la Ville recommence à investir dans ce tunnel. Aurait-elle abandonné l'idée de recouvrir l'autoroute et d'éliminer la bretelle d'autoroute au terme de près de dix ans d'études?

Fermeture de la bretelle Sanguinet : l'OCPM s'est prononcée il y a 6 ans

Lors de la consultation sur le CHUM, l'OCPM s'est déjà prononcé sur la fermeture de la bretelle Sanguinet : « La commission estime que l'efficacité et la sécurité d'accès au site dépendent d'un ensemble de mesures qui devraient faire partie d'un plan de gestion intégrée des déplacements visant, en général, à réduire la circulation automobile par une meilleure desserte en transport en commun et garantissant l'accès à ceux qui n'ont d'autre choix que de venir en automobile. De l'avis de la commission, la présence de bretelles d'entrée et de sortie de l'A-720 à la hauteur de la rue Sanguinet est au cœur des problèmes appréhendés de circulation. Fermer ou déplacer les bretelles entraînerait une redistribution des débits et permettrait aussi de rétablir un lien avec le Vieux-Montréal en couvrant cette partie de l'A-720. Ce scénario apparaît éminemment souhaitable à un grand nombre d'intervenants et la commission le recommande. »¹

Il est vraiment temps de trancher sur l'avenir de la bretelle Sanguinet

Cette idée de fermer la bretelle Sanguinet de façon à réaliser une confortable esplanade piétonne d'accès au CHUM, à son centre de recherche autant qu'au Vieux-Montréal, était notamment proposée par Projet Montréal, dans son mémoire sur le projet de CHUM².

Tous ceux, sans exception, qui depuis une bonne dizaine d'années se sont penchés sur la problématique de la bretelle Sanguinet ont conclu à la nécessité de la retirer, au profit de la création d'une esplanade piétonne, désormais dénommée place Marcelle-Ferron. Pourtant, la Ville s'apprête à nouveau, de façon totalement inexplicable, à investir des millions dans le tunnel Champ-de-Mars. Il serait vraiment temps de trancher et, si on décide bel et bien d'éliminer cette bretelle, qu'on procède le plus rapidement possible.

¹ **Source** : OCPM, Projets de règlements P-06-040 & P-04-047-31, **PROJET CHUM 2010** (Centre hospitalier de l'Université de Montréal, Rapport de consultation publique, le 15 mars 2007).

² **Source** : Projet Montréal, CHUM Centre-ville, Pour une approche de développement durable visant à recréer un quartier, Mémoire de Projet Montréal relatif à l'implantation du nouveau CHUM sur le site de l'actuel hôpital Saint-Luc, présenté à l'Office de consultation publique de Montréal, décembre 2006.

Priorité n°2: l'accessibilité en transport en commun sur Saint-Laurent

Au cours des dernières années, l'AMT a proposé d'implanter le tramway sur l'avenue Du Parc, la Ville de Montréal, dans son Plan de transport rendu public en 2008, propose la rue Berri. Selon Projet Montréal, la rue Saint-Laurent serait un choix beaucoup plus judicieux que ces deux propositions, et permettrait une bien meilleure accessibilité au Vieux-Montréal. Un réaménagement de la rue Saint-Laurent dans le Vieux-Montréal devrait tenir compte de cette formidable opportunité.

Les objectifs poursuivis par l'implantation d'un tramway sont de trois ordres :

1. **bonifier l'offre de transport collectif par le recours à un mode attractif et performant;**
2. **maximiser les retombées en matière de développement urbain, le tramway s'étant révélé partout dans le monde être un puissant attracteur d'investissements immobiliers divers tout au long des axes qu'il emprunte;**
3. **le tramway procure l'occasion de repenser l'espace urbain sur toute la longueur de son parcours, dans une optique d'amélioration de la sécurité, d'embellissement et de verdissement.**

Les questions à se poser au moment de choisir les axes que devraient emprunter le tramway sont donc :

1. **où serait-il le plus utile en tant que mode de transport ?**
2. **le long de quel axe trouve-t-on en abondance des terrains vacants ou sous-employés susceptibles d'accueillir d'importants investissements immobiliers ?**
3. **quelle rue, avenue ou boulevard serait-il justifié de refaçonner pour en rehausser l'image de marque et l'attractivité ?**

Sous l'angle du transport, dans son Plan stratégique 2020, la Société de transport de Montréal (STM) s'est fixée un objectif de 540 millions de déplacements. L'an dernier, la STM a assuré 412 millions de déplacements. Il ne lui reste donc plus que 7 ans pour aller chercher 138 millions de déplacements supplémentaires, soit une croissance de 33 %. Or, le réseau est déjà utilisé à pleine capacité. Cela est particulièrement vrai pour la portion Est de la ligne orange, entre Henri-Bourassa et Berri-UQAM. Depuis l'inauguration des trois stations lavalloises, les usagers de Villeray, Rosemont et du Plateau Mont-Royal, aux heures de pointe, doivent souvent regarder passer des rames de métro bondées. La mise en service des nouvelles rames Azur, en 2014, améliorera la situation. Ce sera toutefois insuffisant pour espérer absorber un achalandage accru d'un tiers. Par conséquent, rien n'est plus urgent que d'améliorer l'offre de transport collectif du nord au sud de l'île de Montréal, à l'Est du mont Royal.

Le boulevard Saint-Laurent est la première, à l'Est du mont Royal, à traverser l'île en entier, du fleuve Saint-Laurent à la

Rivière des Prairies. En guise de comparaison, l'avenue du Parc prend fin à Jean-Talon. Quant au tramway sur la rue Berri, il est prévu qu'il ne se rende pas plus loin que la station de métro Berri-UQAM. La rue Saint-Laurent est à distance idéale de la ligne orange pour que les deux modes à forte attractivité, le métro et le tramway, agissent en parfaite complémentarité, l'usager ayant le choix de traverser l'île à grande vitesse en souterrain, ou à plus faible vitesse en surface. La complémentarité entre les deux modes tient aussi au fait que le tramway de la rue Saint-Laurent croise les lignes verte, bleue et orange du métro.

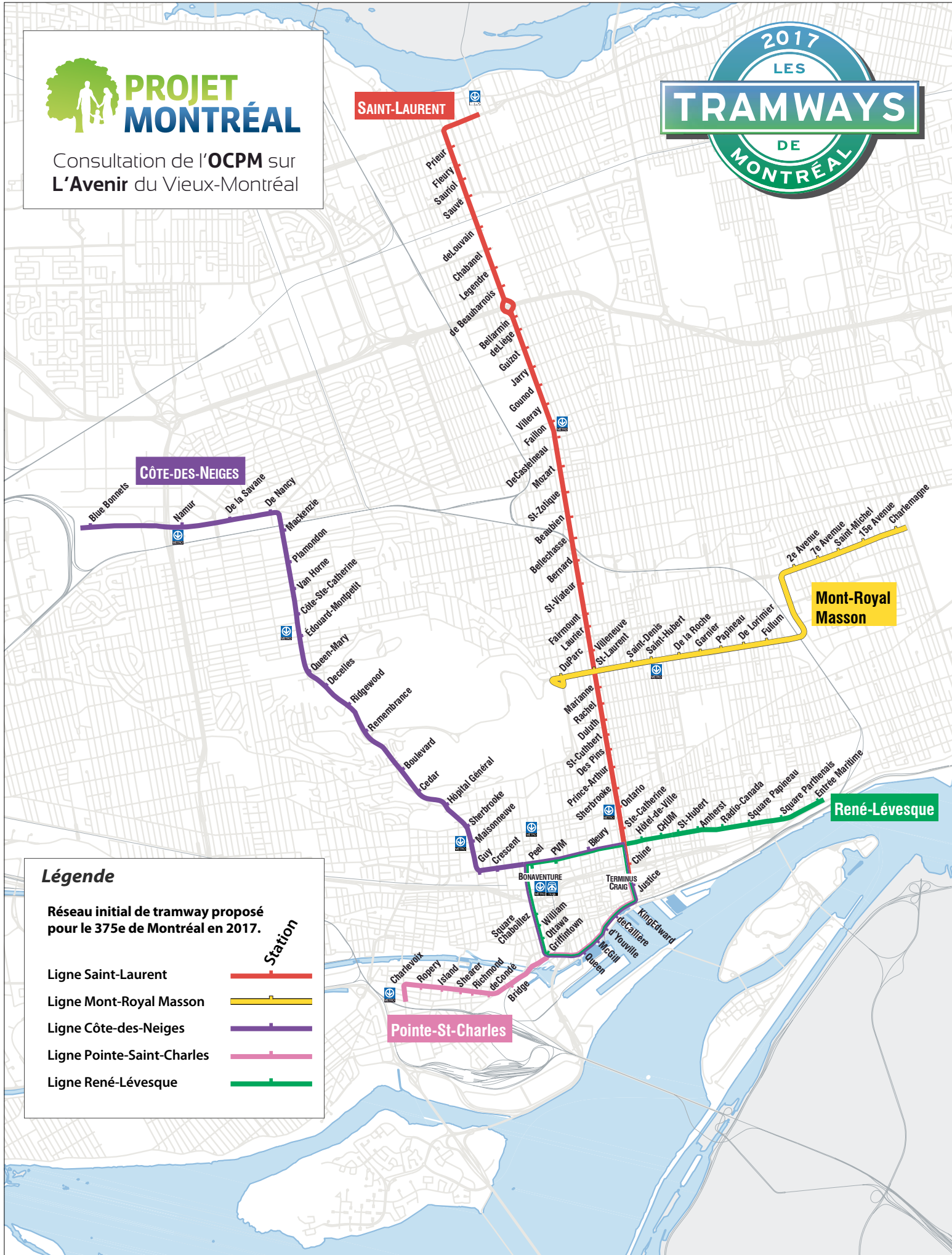
Sous l'angle du potentiel de développement urbain le long du corridor emprunté, le tronçon de la Commune / Ontario du tracé envisagé pour la rue Berri n'en offre pratiquement aucun. L'avenue du Parc comporte pour sa part deux tronçons pouvant être qualifiés de stériles - de Jean-Talon à Van Horne, et de Mont-Royal à des Pins, parc Jeanne-Mance et parc du Mont-Royal obligent -, alors que le reste du parcours est entièrement construit. Par comparaison, les terrains à développer ou redévelopper sont surabondants tout au long du boulevard Saint-Laurent : ce sont des milliards de dollars d'investissements que pourrait accueillir l'axe Saint-Laurent, des milliers de ménages qui pourraient choisir d'y vivre, des milliers de nouveaux emplois qui pourraient y être créés.

Où serait-il justifié d'investir de l'argent public pour embellir la ville, pour la rendre plus attractive et renforcer son image de marque ? La rue Saint-Laurent est l'axe historique, culturel et économique par excellence de Montréal : s'y succèdent le Vieux-Montréal, le quartier international, le Quartier chinois, le Quartier des spectacles, le cœur du *night life*, le quartier portugais, le pôle d'emploi du Mile-End, la Petite Italie, le parc Jarry et le pôle d'emploi Chabanel. Axe en bien piètre état, bordé qu'il est de terrains vagues, de stationnements de surface, de stations-service, d'immeubles partiellement ou même complètement à l'abandon. On en prendra pour exemple le segment René-Lévesque à Sherbrooke, cœur de l'ancien *Red Light* devenu quartier des spectacles, dont l'état physique est une véritable honte. Il est urgent que la Ville revalorise le boulevard Saint-Laurent, sur toute sa longueur. L'implantation du tramway sur Saint-Laurent plutôt que sur du Parc ou Berri, procurerait l'occasion de le faire.



PROJET MONTRÉAL

Consultation de l'OCPM sur L'Avenir du Vieux-Montréal



SAINT-LAURENT

CÔTE-DES-NEIGES

Mont-Royal Masson

René-Lévesque

Pointe-St-Charles

Légende

Réseau initial de tramway proposé pour le 375e de Montréal en 2017.

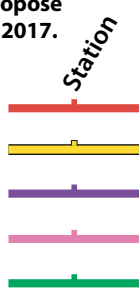
Ligne Saint-Laurent

Ligne Mont-Royal Masson

Ligne Côte-des-Neiges

Ligne Pointe-Saint-Charles

Ligne René-Lévesque



Prieur
Fleury
Sauriol
Sauvé

de Louvain
Chabonnet
Legendre
de Beaulharnois

Bellarmin
de Liège
Guizot
Jarry
Gounod
Villeroy
Fallon

De Casatiéneau
Mozart
St-Zotique

Beaubien
Beltrachasse
Bernard
St-Viateur

Fairmount
Laurier
Duroc
St-Laurent

Willemeuve
Saint-Denis
Saint-Hubert
De la Roche

Garnier
Papineau
De Lorimier
Fullum

Marianne
Rachel
Duluth
St-Cuthbert

Des Pins
Prince-Arthur
Sherbrooke
Ontario

St-Catherine
Hôtel-de-Ville
CRUM
St-Hubert

Amherst
Radio-Canada
Square Papineau
Square Parthenais

Entrée Maritime
Justice
de Callière
McGill
Queen

King Edward
de Callière
McGill
Queen

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur

De la Savane

De Nancy

Michoudville

Plamondon

Van Horne

Côte-Ste-Catherine

Édouard-Montpetit

Queen-Mary

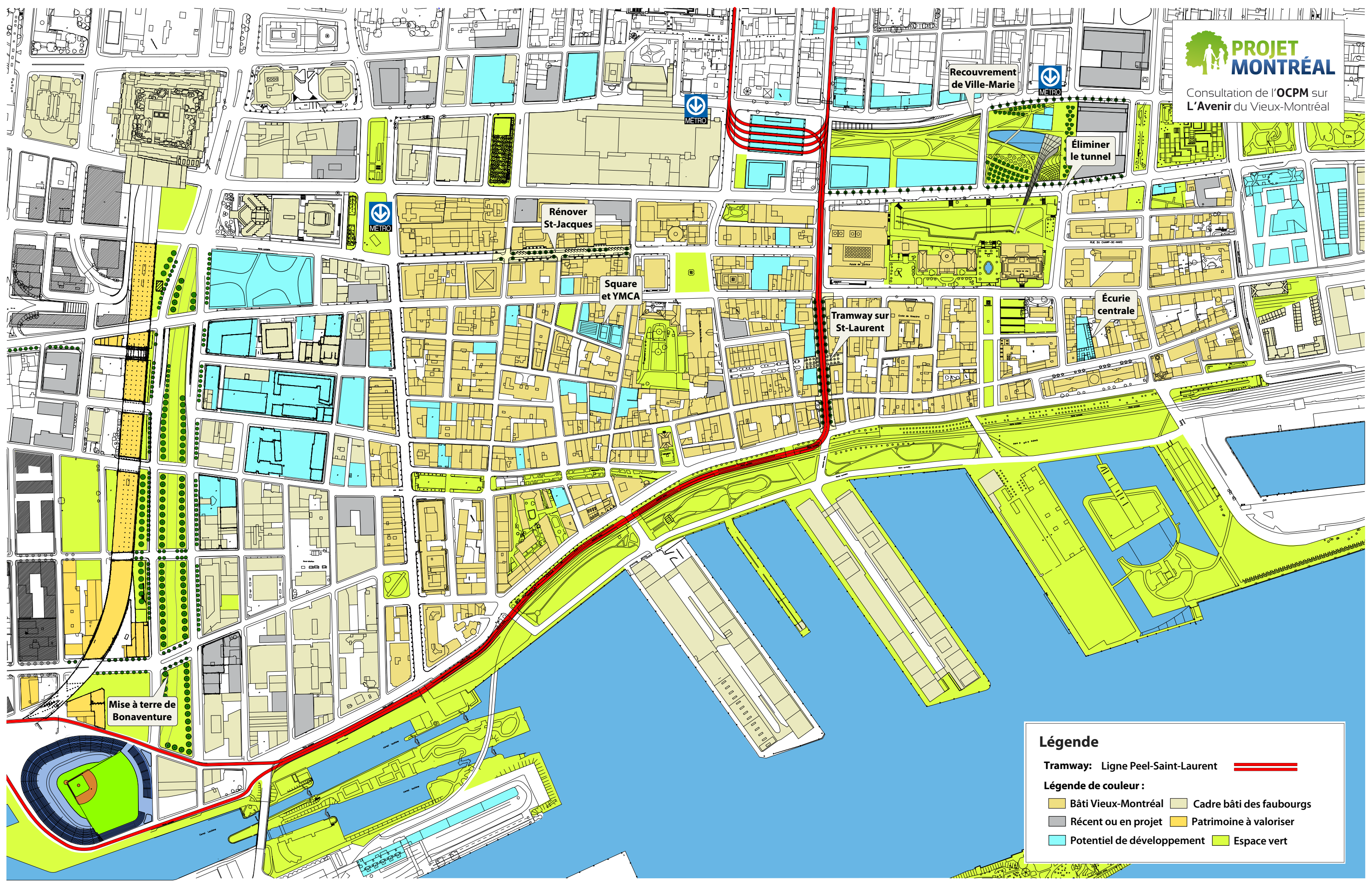
Décailles

Ridgewood

Remembrance

Blue Bonnets

Namur



Recouvrement
de Ville-Marie

Éliminer
le tunnel

Rénover
St-Jacques


Square
et YMCA

Tramway sur
St-Laurent







Écurie
centrale

Mise à terre de
Bonaventure

Légende

Tramway: Ligne Peel-Saint-Laurent 

Légende de couleur :

 Bâti Vieux-Montréal	 Cadre bâti des faubourgs
 Récent ou en projet	 Patrimoine à valoriser
 Potentiel de développement	 Espace vert



Perspective illustrant le potentiel de développement important qui pourrait résulter de l'arrivée du CHUM

Priorité n°3: relancer rapidement l'exercice de PPU du Quartier de la santé

L'arrivée du nouveau CHUM et de son centre de recherche aura un impact important sur le Vieux-Montréal. Il est pourtant déplorable qu'il n'y ait aucune planification intégrée des développements pour la zone qui devra bientôt accueillir les 14 000 travailleurs, patients et visiteurs qui s'y rendront chaque jour.

En septembre 2005, le Conseil d'arrondissement de Ville-Marie a adopté une résolution autorisant le lancement des travaux qui devaient mener à la réalisation du Quartier de la santé. On parlait alors de la venue d'un véritable « technopôle santé-savoir » sur les terrains adjacents au nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). Les chantiers avancent rapidement: le centre de recherche compte accueillir ses premiers chercheurs cette année et la première phase du CHUM prévoit ou-

vrir ses portes en 2015. Malgré les appels répétés de Projet Montréal, il n'y a présentement aucune planification d'ensemble pour la zone où se situera le CHUM. La planification du Quartier de la santé de Montréal a été interrompue en 2006 et n'a jamais été relancée.

Le Quartier de la santé opérera la jonction entre la partie Est du Vieux-Montréal et le reste de la ville, comme le Quartier international l'a fait de façon magnifique pour la partie Ouest du Vieux-Montréal. C'est pourquoi les deux sujets - l'avenir du Quartier de la santé et celui du Vieux-Montréal - sont indissociables.

Nous recommandons à la Commission de demander la reprise de la démarche d'élaboration d'un PPU du Quartier de la santé, et que soit inclus dans la zone d'étude, une partie du Vieux-Montréal, notamment, la gare Viger.

Proposition 1 : redonner à la rue Saint-Jacques ses lettres de noblesse

La rue Saint-Jacques (mieux connue autrefois sous le nom de *Saint-James* Street) est un des joyaux de la Ville de Montréal. Elle est le symbole d'une époque faste de la vie montréalaise où les grandes institutions bancaires canadiennes et les compagnies ferroviaires compétitionnaient pour faire la démonstration de leur prestige sur ce qu'on appelait autrefois la "Wall Street" du Canada.

Peu à peu, la rue Saint-Jacques a vu partir les sièges sociaux du milieu bancaire canadien dans les années 1950 et 1960. Seule la Banque de Montréal est restée, alors que les autres n'ont gardé que des points de service dans les grands halls majestueux.

Aujourd'hui, les banques abandonnent ces grands halls. C'est le cas de la banque Royale qui a quitté l'an dernier le siège historique du 260, rue Saint-Jacques qu'elle occupait depuis 1928. La CIBC a pour sa part mis en vente le 265, rue Saint-Jacques.

L'industrie touristique a pris le relais. On y trouve l'hôtel le Saint-James, LHotel et le Westin Montréal. Les projets de condos commencent à apparaître, avec le projet Bank, dans l'ancien siège de la banque Royale au 221, Saint-Jacques, et le projet Lancashire au 244, rue Saint-Jacques. Cependant, la rue Saint-Jacques a présentement triste allure et semble désertée.

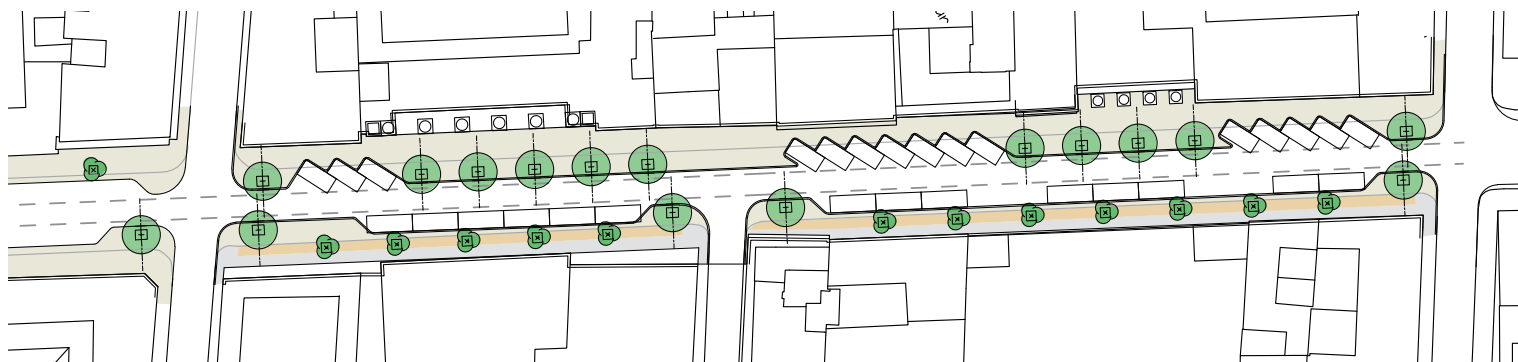
Pourtant, son potentiel est énorme, car elle fait le lien entre deux places publiques récemment rénovées et très prisées des touristes et travailleurs du quartier: le Square Victoria et la Place d'Armes. Une intervention sur le domaine public liant ces deux places s'impose. De la même façon que cela a été fait pour la rue McGill, une voie de circulation pourrait être éliminée à la faveur de trottoirs plus larges.



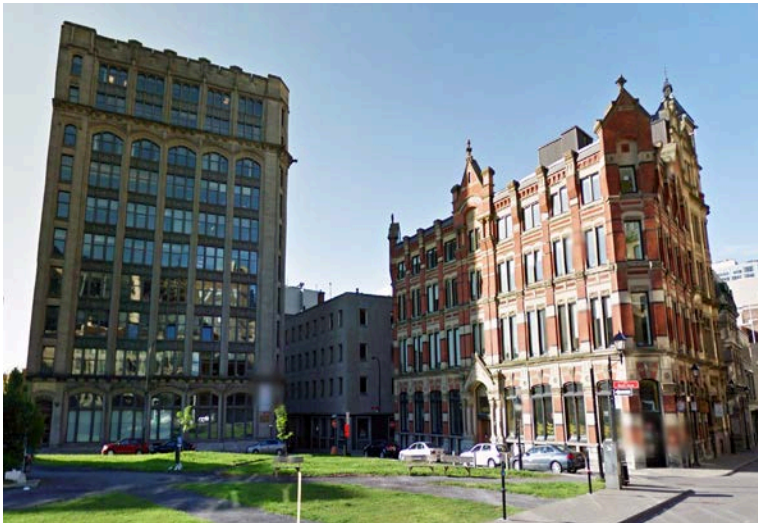
Perspective de la rue Saint-Jacques en 1930

Le stationnement à angle pourrait également être réintroduit. En regroupant les espaces de stationnement, sans perte de capacité, les vues sur les colonnades d'édifices importants pourraient être dégagées, permettant aussi de créer des terrasses au bénéfice des cafés et restaurants qui s'y trouvent.

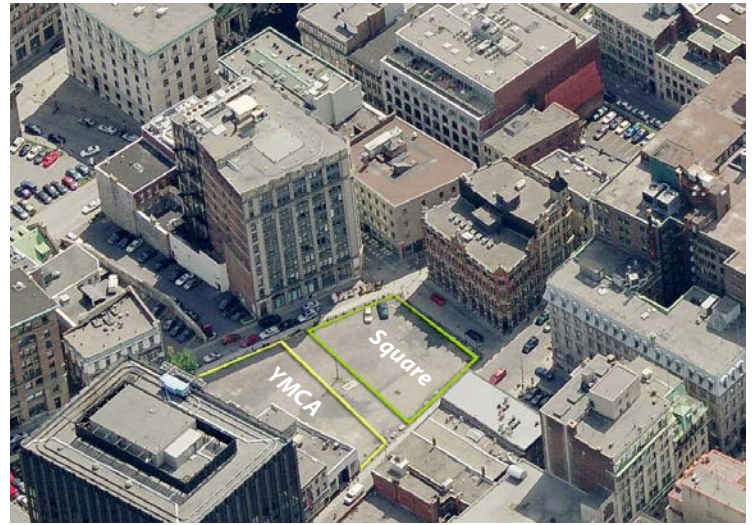
Au final, la Ville devrait travailler de concert avec les propriétaires des grands halls des banques d'autrefois afin qu'ils puissent être accessibles aux visiteurs. Un circuit architectural pourrait être élaboré, célébrant cet héritage canadien important du début du XX^e siècle.



Esquisse d'aménagement du domaine public proposé entre les rues Saint-François et Saint-Pierre



L'édifice Lewis (1912) et l'édifice Waddell (1884)



L'îlot Saint-François pourrait devenir un square et un YMCA

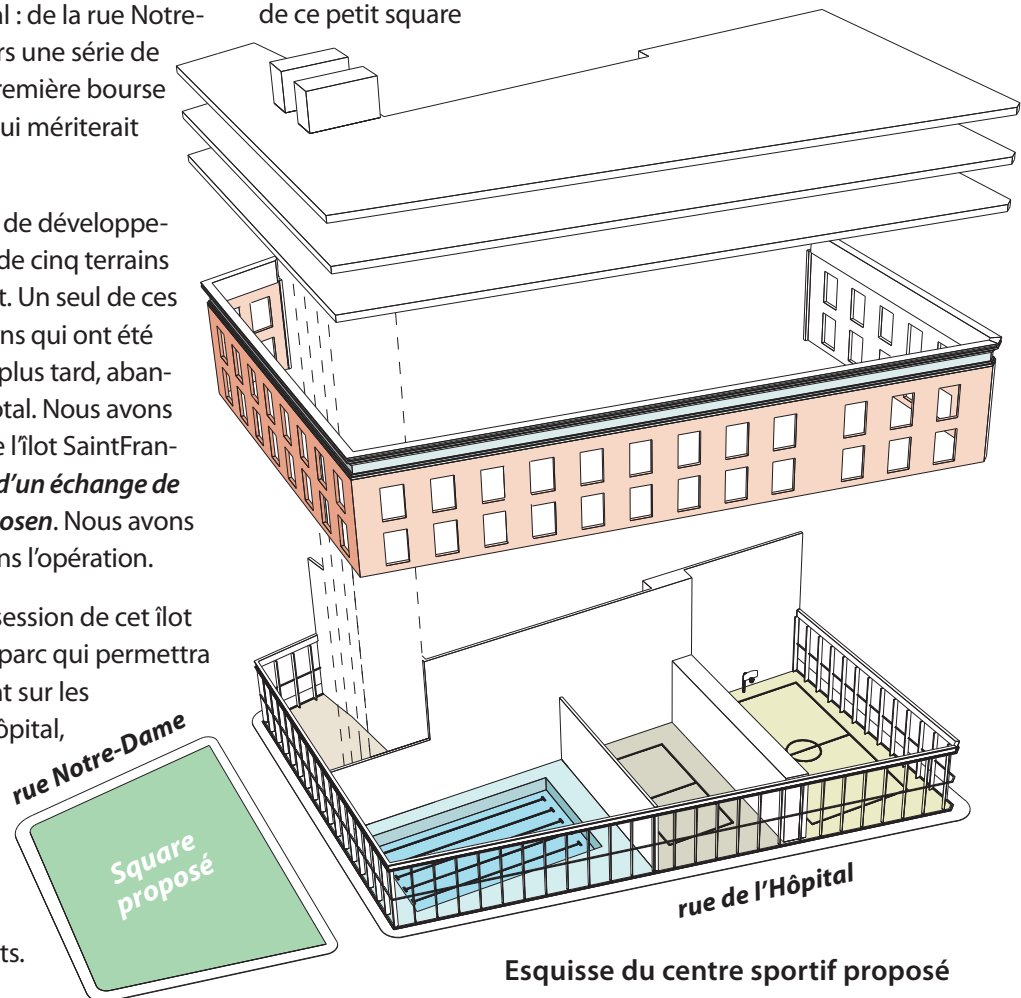
Proposition 2 : remplacer un terrain vague par un square et un centre sportif

Les nombreux terrains vagues du Vieux-Montréal sont une réalité déplorable qui heurte le visiteur. Parmi ceux-ci, l'îlot Saint-François remporte la palme de la plus triste plaie béante. Pour cause, cet îlot est situé au carrefour le plus stratégique, au coeur de la partie la plus fréquentée, à deux pas de la basilique Notre-Dame. De surcroît, il ouvre de profondes perspectives sur le cadre bâti du Vieux-Montréal : de la rue Notre-Dame, on peut voir loin vers le Sud, à travers une série de terrains vagues ; vers l'Est, il donne sur la première bourse de Montréal, devenue le théâtre Centaur, qui mériterait d'être mieux mise en valeur.

La Ville a bien essayé en 2001, via la Société de développement de Montréal (SDM) de se débarrasser de cinq terrains vagues, alors utilisés comme stationnement. Un seul de ces terrains a été développé, et les quatre terrains qui ont été expropriés sont encore aujourd'hui, 12 ans plus tard, abandonnés. Force est de conclure à un échec total. Nous avons documenté ce qui était arrivé dans le cas de l'îlot Saint-François dans un rapport intitulé *Petite histoire d'un échange de terrains entre Gérald Tremblay et Hershey Rosen*. Nous avons constaté que la Ville a perdu 4 millions \$ dans l'opération.

Il est souhaitable que la Ville reprenne possession de cet îlot afin d'y ériger, sur sa partie Ouest, un petit parc qui permettra de conserver les vues qu'on a présentement sur les façades des édifices Lewis, sur la rue de l'Hôpital, et Waddell, sur la rue Notre-Dame. Sur la partie Est, le site est assez vaste pour penser y développer un centre sportif de type YMCA, avec piscine, gymnases et autres salles d'usage communautaire, afin d'offrir une gamme de services aux résidents.

Ce nouveau centre sportif et communautaire deviendrait le premier pilier d'une nouvelle vie communautaire dans ce quartier. Sa grande transparence permettrait de montrer aux touristes que ce quartier est bel et bien habité. Dès lors, il ne resterait plus qu'à construire un immeuble sur le dernier site vacant situé au Nord, pour compléter l'encadrement physique de ce petit square



Esquisse du centre sportif proposé

Proposition 3 : la revalorisation du cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal

Une présence en péril

Le cheval n'est plus présent à Montréal que sous deux formes : les calèches du Vieux-Montréal et l'unité de cavalerie du service de police de la Ville de Montréal.



Cheval de calèche



Cheval d'intervention

En 2006, on trouvait encore 47 calèches en opération à Montréal. L'administration du maire Tremblay a alors pris la décision de réduire ce nombre à 30, dans un premier temps, puis ultimement à 12. En conséquence, un programme de rachat de permis par la Ville a eu cours en 2006 et 2007, qui a conduit au rachat de 17 d'entre eux. L'investissement de la Ville s'est élevé à 407 500 \$, soit en moyenne tout près de 24 000 \$ par permis racheté. Simultanément, le permis annuel d'opération d'une calèche est passé de 150 \$ en 2006, à 550 \$ depuis 2010. L'administration justifiait cette politique de rachat de permis et d'augmentation des frais annuels d'opération comme suit : « *En réduisant le nombre de véhicules en circulation, les revenus de chaque exploitant devraient progresser et leur permettre d'offrir un meilleur service* ».

Louer une calèche coûte cher. Les tarifs sont actuellement de 48 \$ pour une durée de 30 minutes, ou 80 \$ pour 60 minutes. Avec le pourboire qu'il est d'usage de remettre au cocher, on peut aisément parler d'un prix de 100 \$ l'heure. Louer une calèche n'est assurément pas à la portée de toutes les bourses.

La politique actuelle de la Ville en matière de calèches, ainsi que les prix pratiqués par les opérateurs, s'inscrivent dans une approche purement commerciale de cette activité. En fait, il s'agit essentiellement d'un service haut de gamme offert aux touristes.

Cette approche met en péril la présence du cheval à Montréal. Nous soutiendrons dans le présent mémoire qu'il faut au contraire augmenter le nombre et revaloriser le rôle des chevaux dans notre ville.

Un patrimoine vivant

L'histoire de Montréal ne fut pas faite que de pierres. Elle fut tout autant le produit d'usages, de pratiques sociales et économiques, d'un rythme et d'une saveur de la vie, bref, d'une culture en évolution. Le cheval est indissociable de l'histoire de Montréal.

La conception du patrimoine qui prévaut aujourd'hui est figée, n'ayant pratiquement plus que la pierre pour objet. Au Vieux-Montréal, le folklorique Marché public dans l'ambiance du 18^e siècle qui se tient annuellement à Pointe-à-Callières et quelques dizaines de calèches à vocation commerciale sont tout ce qui dépasse un tant soit peu ce niveau. En d'autres mots, au Vieux-Montréal, on préserve essentiellement un « décor ».

Cela dit, bien que très faible, la présence du cheval dans le Vieux-Montréal fait déjà une différence en ce qui a trait au charme et à l'esprit des lieux.

Par ailleurs, il faut accorder sa juste importance au fait que le maintien jusqu'à nos jours de la présence du cheval à la Nouvelle-Orléans, à Québec et à Montréal constitue un élément non négligeable définissant la « *touche française* » commune à ces trois villes.



Nouvelle-Orléans



Ville de Québec

Il ne fait pas de doute qu'une présence plus affirmée du cheval dans le Vieux-Montréal contribuerait à en rehausser la richesse historique et culturelle, en offrant une illustration plus riche de la relation entre la pierre et les pratiques sociales et économiques auxquelles, précisément, réfère la pierre. Cet objectif exclut de se limiter à l'aspect purement commercial – les calèches à 100 \$/l'heure par tour – du sujet. Nous proposons que le cheval soit plutôt considéré comme un élément du patrimoine vivant du Vieux-Montréal et, à ce titre, qu'il reçoive toute l'attention qu'il mérite.

Cinq pistes à explorer pour revaloriser la présence du cheval dans le Vieux-Montréal

Il ne s'agit pas de promouvoir la présence accrue du cheval de façon gratuite, sans motifs que la population montréalaise puisse juger valables. Au stade actuel, nous n'en sommes qu'à identifier certaines pistes qui pourraient satisfaire cette condition.



Première piste

Considérer le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants

C'est peu dire que les enfants sont fascinés par le cheval. Or, sauf exception, les centaines de milliers d'enfants qui grandissent à Montréal n'auront jamais l'occasion de faire une balade en calèche.

L'offre culturelle de la Ville de Montréal destinée aux enfants se compose présentement des bibliothèques, des nombreuses activités, pièces de théâtre et autres, présentées aux Maisons de la culture et aux divers centres communautaires, ainsi que de visites de groupe au Château Ramezay et au musée de Pointe-à-Callières. Cette offre culturelle a un prix : les sommes affectées par la Ville et par l'Agglomération aux activités culturelles totalisent 208 M\$ en 2013. Sans trop s'aventurer, on peut affirmer qu'une proportion appréciable de cette somme, assurément plusieurs dizaines de millions, cible les enfants.

Les balades en calèche pourraient constituer un intéressant ajout à l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants. Idéalement, il faudrait que tout enfant grandissant à Montréal puisse au moins une fois « faire un tour de calèche ».

L'activité en tant que telle demeurerait dans le secteur privé. Le rôle de la Ville, des commissions scolaires et des centres de la petite enfance se limiterait à assurer un volume donné, jumelé aux rentrées financières conséquentes, assurant la viabilité économique de l'activité.

Seconde piste

Développer le caractère utilitaire du cheval dans le Vieux-Montréal

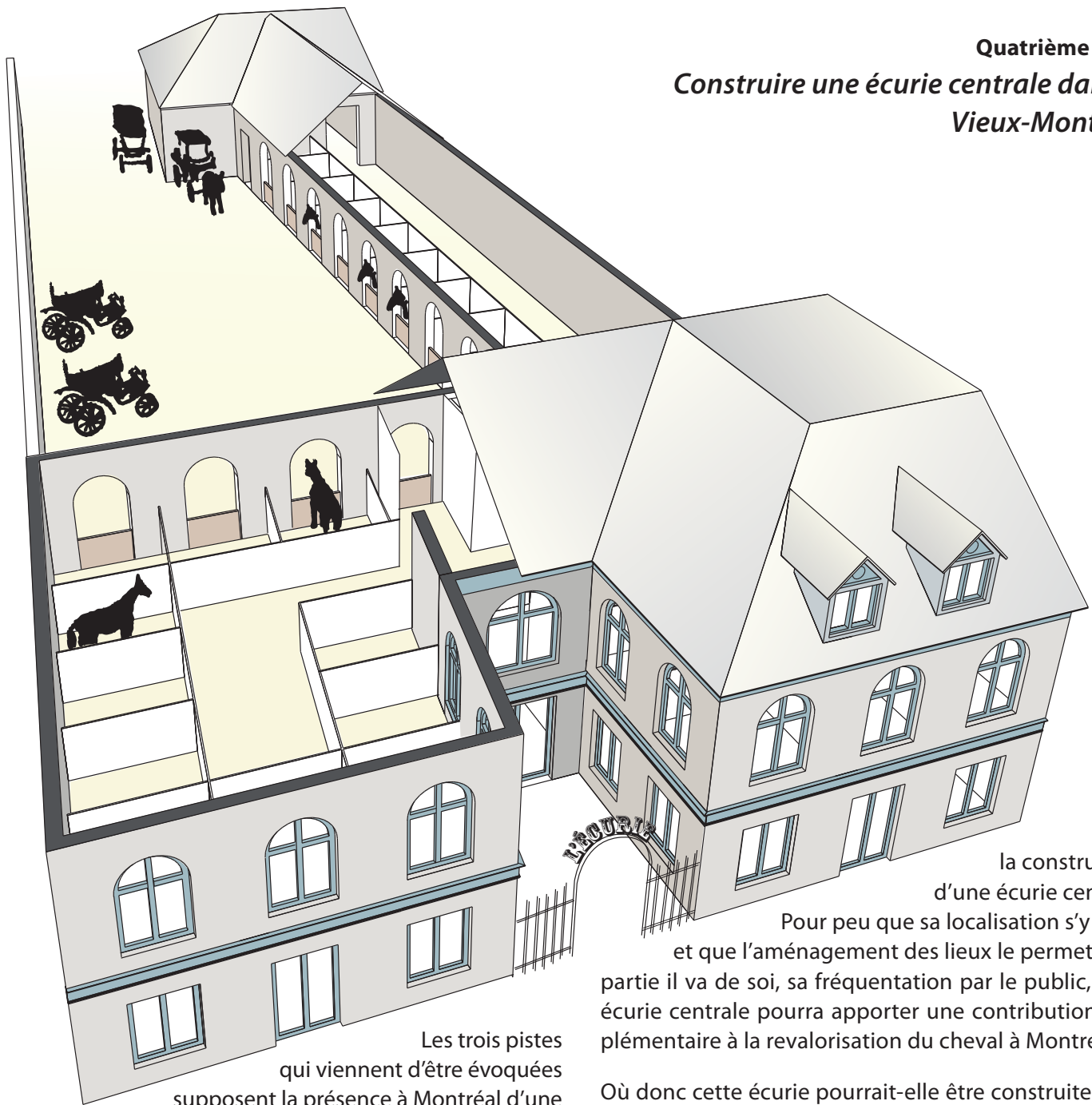
Sauf pour le SPVM, le cheval en milieu urbain n'a plus qu'une vocation ludique. Or, dans des secteurs donnés, il pourrait se révéler utile à diverses tâches. Dans le Vieux-Montréal, on pense aux activités de nettoyage, à la cueillette des ordures et des matières recyclables, à l'entretien de la végétation, et à une panoplie d'autres tâches pour lesquelles on recourt présentement à des camionnettes, tracteurs, fourgonnettes ou camions. Il pourrait même trouver une utilité dans le transport des personnes. Ce serait autant d'occasions, comme autrefois, de voir des chevaux attelés à d'autres types de véhicules que la simple calèche sillonner les rues étroites du Vieux-Montréal. Ce que l'on dénomme esprit des lieux en serait singulièrement rehaussé.

Troisième piste

Développer le caractère utilitaire du cheval dans les grands parcs

Rien n'est plus déplacé et désagréable, pour qui se détend aux parcs Lafontaine, Jeanne-Mance, Maisonneuve, Angrignon ou du Mont-Royal que de soudainement voir surgir une camionnette faisant le tour des poubelles. Là aussi, le cheval pourrait reprendre sa juste place, à nouveau en parfaite congruence avec l'esprit des lieux.

Quatrième piste Construire une écurie centrale dans le Vieux-Montréal



Les trois pistes qui viennent d'être évoquées supposent la présence à Montréal d'une cinquantaine de calèches, d'une bonne vingtaine d'autres véhicules hippomobiles et d'assurément plus d'une centaine de chevaux. Actuellement, trois écuries se trouvent sur le territoire de Montréal : le Horse Palace, au cœur de Griffintown, l'écurie Lucky Luke, à la limite de ce même quartier, ainsi que l'écurie de Montréal, à Pointe-Saint-Charles. Chacun sait le triste sort qui fut récemment réservé au désormais célèbre Horse Palace. Celui-ci n'avait toutefois de « palace » que le nom : il s'agissait en fait d'une installation délabrée, comme le sont tout autant les deux autres écuries actuelles.

C'est une évidence que la revalorisation du rôle du cheval dans les proportions évoquées ici devra passer par

la construction d'une écurie centrale. Pour peu que sa localisation s'y prête et que l'aménagement des lieux le permette, en partie il va de soi, sa fréquentation par le public, cette écurie centrale pourra apporter une contribution supplémentaire à la revalorisation du cheval à Montréal.

Où donc cette écurie pourrait-elle être construite ? Qui sort présentement du marché Bonsecours, haut lieu s'il en est un du Vieux-Montréal, tombe sur l'une de ses plaies béantes, à savoir le stationnement qui se trouve juste en face, de l'autre côté de la rue Saint-Paul. Comme on peut le voir en annexe, les 1 750 mètres carrés du terrain en cause, jumelés aux 31 mètres linéaires de façade sur la rue Saint-Paul et à l'accessibilité autant par la rue Notre-Dame, en font l'endroit idéal où implanter l'écurie centrale de Montréal.

Quelle contribution ce serait à l'esprit des lieux que de trouver l'écurie centrale de Montréal juste en face de l'entrée principale et du magnifique dôme du Marché Bonsecours !

Cinquième piste

La formation du personnel

À nouveau hormis pour le SPVM, tout ce qui entoure aujourd'hui la présence du cheval à Montréal est très approximatif sous l'angle des compétences.

La réglementation sur les calèches est placée sous la responsabilité de l'administration centrale, qui en délègue l'application à l'arrondissement Ville-Marie. Or, ce dernier ne dispose pas du personnel – inspecteurs, vétérinaires et autres – lui permettant de s'acquitter de cette tâche avec constance et efficacité. Les propriétaires des écuries gèrent celles-ci comme ils l'entendent. Les détenteurs des permis d'opération des calèches en-

gagent qui ils veulent comme cochers : souvent, ce sont des personnes bien intentionnées mais qui ne connaissent rien aux chevaux. L'habillement, et de façon plus générale la tenue, des cochers laisse parfois à désirer. Sans oublier que nombre d'entre eux donnent à leurs passagers des informations historiques pour le moins douteuses. Bref, il s'agit d'une « industrie » qui ne fait pas toujours honneur à Montréal.

La formation du personnel constitue la cinquième piste à explorer pour revaloriser le cheval en tant que patrimoine vivant de notre ville. Ladite formation doit porter autant sur le bien-être des chevaux que sur la qualité des services offerts au public.

Recommandations

1. Que la Ville de Montréal reconnaisse et valorise le cheval en tant que composante du patrimoine vivant du Vieux-Montréal.
2. Que la Ville de Montréal réalise une étude de faisabilité portant sur la revalorisation de la place du cheval dans notre ville, plus particulièrement dans le Vieux-Montréal. Cette étude devra notamment évaluer:
 - La place que pourrait occuper le cheval dans l'offre culturelle de la Ville destinée aux enfants;
 - Les diverses façons dont le cheval pourrait s'avérer utile à la dispense de services publics dans le Vieux-Montréal;
3. Que la Ville de Montréal réalise une étude économique portant sur la revalorisation de la place du cheval sur son territoire : investissements initiaux et coûts récurrents pour la Ville et pour les autres intervenants publics; niveau de l'activité économique générée et nombres d'emplois créés par le secteur privé.
 - Les diverses façons dont il pourrait jouer un rôle similaire dans les grands parcs;
 - La pertinence et la faisabilité de construire une écurie centrale et, plus spécifiquement, de la construire sur le terrain de stationnement situé rue Saint-Paul, face à l'entrée du marché Bonsecours;
 - Les besoins en formation des personnels, considérant à la fois le bien-être des chevaux et la qualité des services à offrir au public;

Conclusion

Beaucoup de projets ont été lancés en périphérie du Vieux-Montréal. Son intégration avec ces projets d'envergure, tel que le CHUM, ainsi qu'avec le reste de la Ville, doit être pris en compte dans l'élaboration de son avenir. Le Vieux-Montréal ne doit pas être qu'une enclave témoignant de notre passé. Le Vieux-Montréal doit devenir un quartier vivant, accessible et accueillant qui allie ces témoignages du passé avec les attributs d'une ville innovante et moderne.

