

ACCÈS AU FLEUVE DANS CENTRE-SUD ÉTUDE PAR LE GROUPE FLEUVEMENT

16 avril 2023

Inspirés par l'analyse du Groupe Fleuvement de l'École d'Urbanisme de McGill et suite aux présentations à nos élu·es, les AmiEs du courant Sainte-Marie (ACSM) sont heureux de vous révéler des faits saillants de leurs travaux.

Dans un premier temps, les éléments du contexte du secteur vous seront présentés. Suivront des solutions pour améliorer l'accès au fleuve, ainsi que les étapes à franchir.



GROUPE FLEUVEMENT

Un atelier de maîtrise en urbanisme

L'été passé, les AmiEs du courant Sainte-Marie ont soumis au Directeur de l'École d'Urbanisme de McGill, un appel de proposition relatif à la problématique d'accès au fleuve dans le district de Sainte-Marie, et ce, malgré la proximité du fleuve avec ce secteur. La question des activités ferroviaires a été identifiée comme le principal enjeu du groupe.

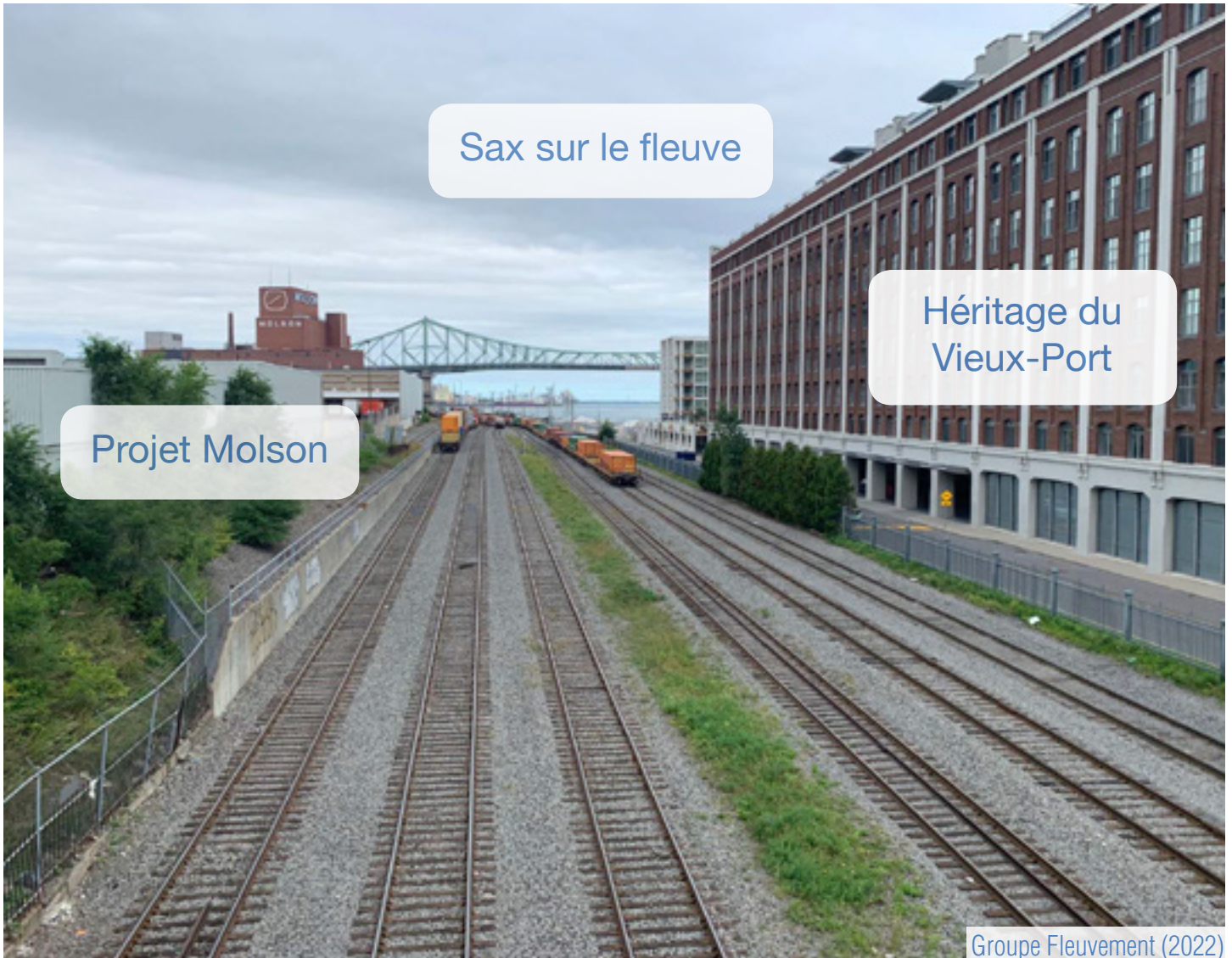
Les étudiants en seconde année de maîtrise d'urbanisme à McGill avec lesquels nous avons collaboré ont tous participé au cours *Studio 3 Group*. Il s'agit d'un atelier où ils agissent en tant que consultants, travaillant pour un client qui a au préalable soumis un appel à proposition sur une question liée à l'aménagement ou l'urbanisme. Cet appel doit évidemment répondre aux besoins du client. Les étudiants cumulent pour la plupart deux années d'expérience professionnelle au préalable. Les étudiants y participant ont adopté le nom de Groupe Fleuvement.

Groupe Fleuvement: Regroupement de **Aaron Bensmihen, Graham Hauptman, Stephen Hickson et Sam Tomkins**. L'étude s'est déroulée sur une période de quatre mois (de septembre à décembre 2022).



ANALYSE DU QUARTIER

Voies ferrées à l'Est de la rue Atateken



Sax sur le fleuve

Héritage du
Vieux-Port

Projet Molson

ANALYSE DU QUARTIER

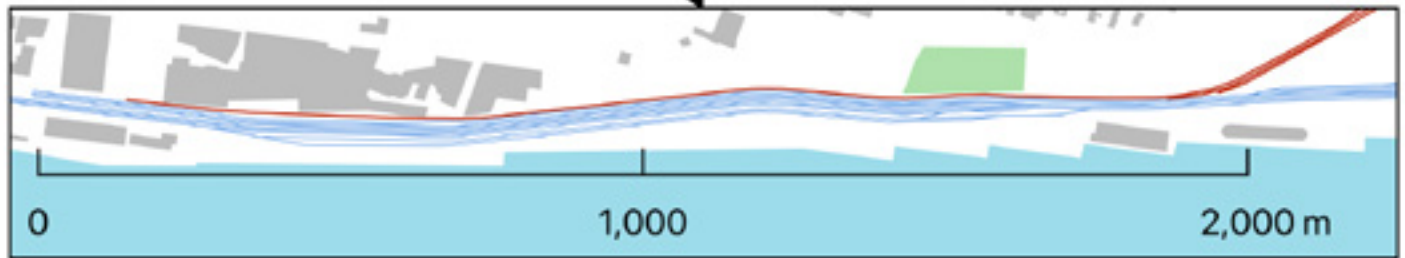
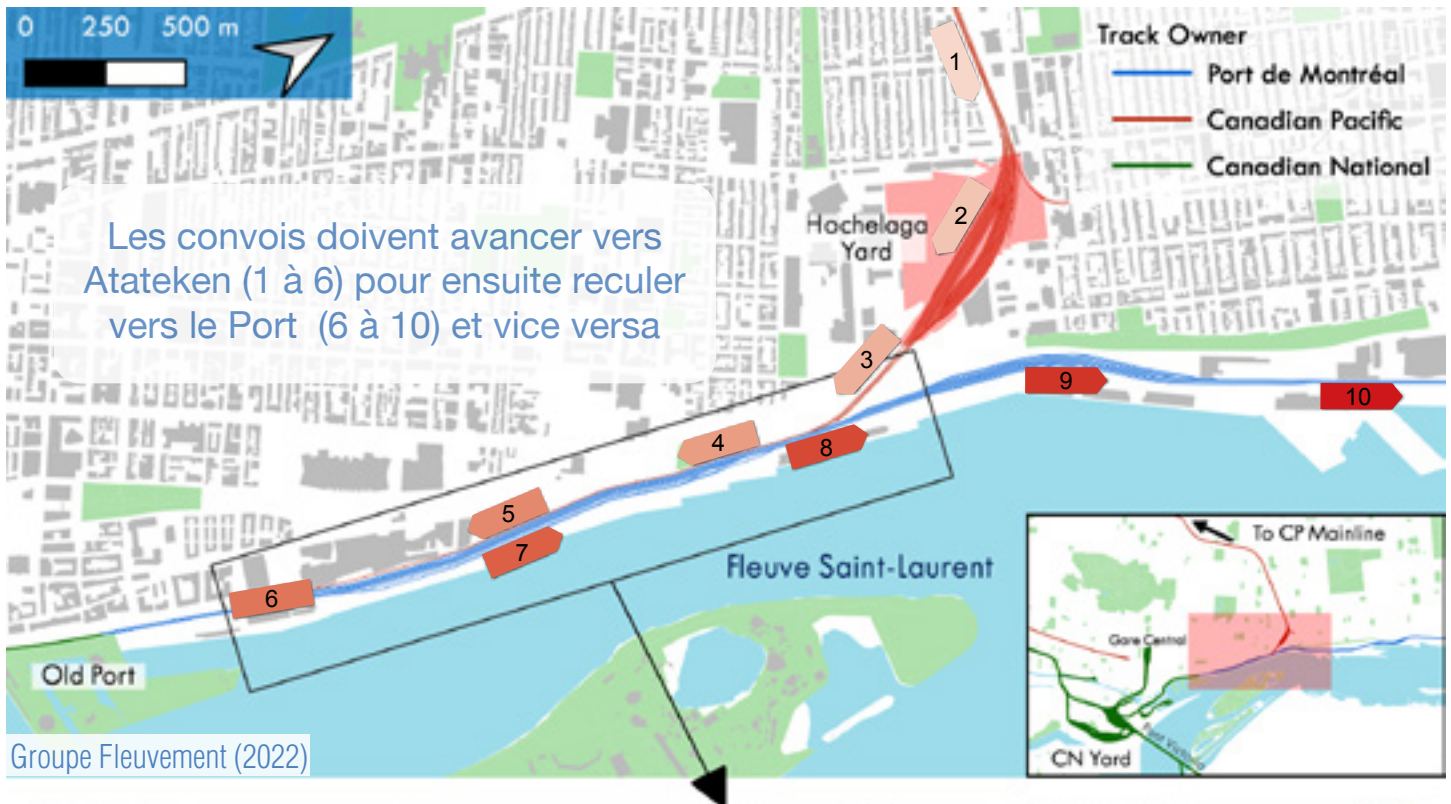
Voies ferrées à l'Est de la rue Atateken



Le Port de Montréal occupe 26 km de littoral sur l'île et les trains garés devant le parc du Pied-du-Courant bloquent la vue et l'accès au fleuve.

CONFIGURATION SOUS-OPTIMALE

Mouvements des trains du CP inefficaces



Les voies ferrées du CP sont encore orientées vers le Vieux-Port (années 1800) tandis que l'activité du Port de Montréal a été relocalisée à l'Est de la Gare Hochelaga.

ATOUPS

Tourisme et proximité

Le Village piétonnisé,
le Vieux-Montréal et le
Vieux-Port

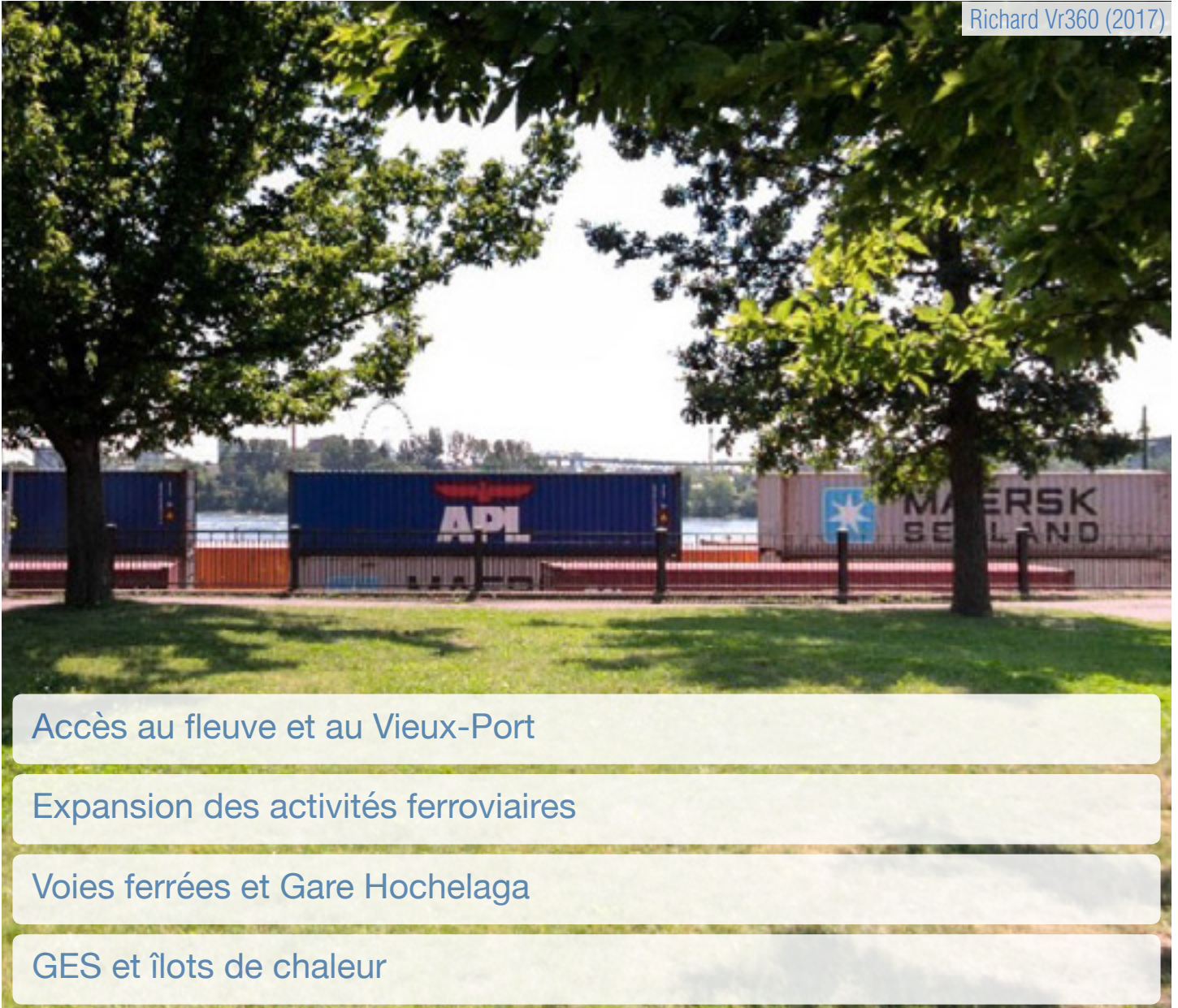
À deux pas des métros
Papineau et Frontenac

Proximité du fleuve, de
nombreux parcs et du
Village au
Pied-du-Courant



ENJEUX

Richard Vr360 (2017)



Accès au fleuve et au Vieux-Port

Expansion des activités ferroviaires

Voies ferrées et Gare Hochelaga

GES et îlots de chaleur

DÉFIS



Daoust Lestage (2017)

Déficit d'investissement à l'Est du pont Jacques-Cartier

Gouvernance complexe

Financement: «qui paie quoi?»

OPPORTUNITÉS

Revitalisation de l'Est de la métropole



Gare Hochelaga sous utilisée

Importants développements résidentiels

Modernisation de la rue Notre-Dame

Expansion du Port à Contrecoeur

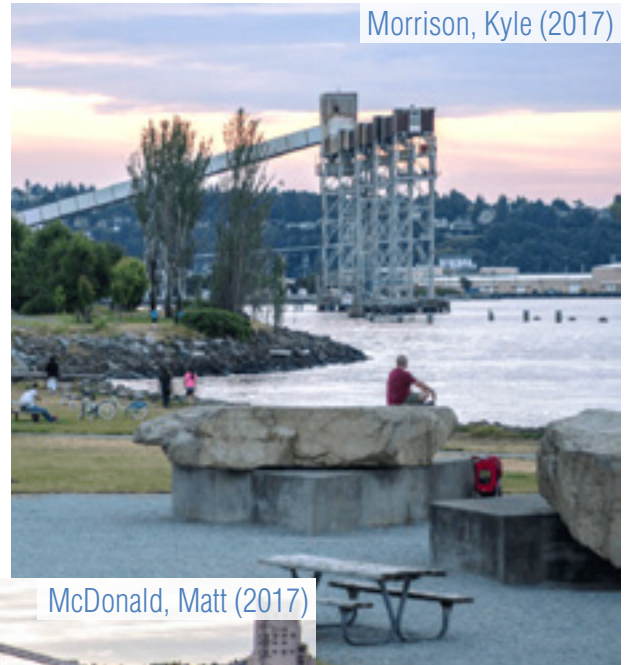
ACCÈS AUX COURS D'EAU

Exemples d'autres villes portuaires



Langan (2021)

Middle Harbor Shoreline
Park, Oakland, California



Morrison, Kyle (2017)

Myrtle Edwards
Park, Seattle,
Washington



McDonald, Matt (2017)

Centennial Park, Seattle, Washington

SOLUTIONS POUR LE CENTRE-SUD

AVANCER VERS LE FLEUVE EN 3 ACTES

- ➊ SURVOL DES TROIS ACTES + ACTE 1
- ➋ ACTE 2
- ➌ ACTE 3

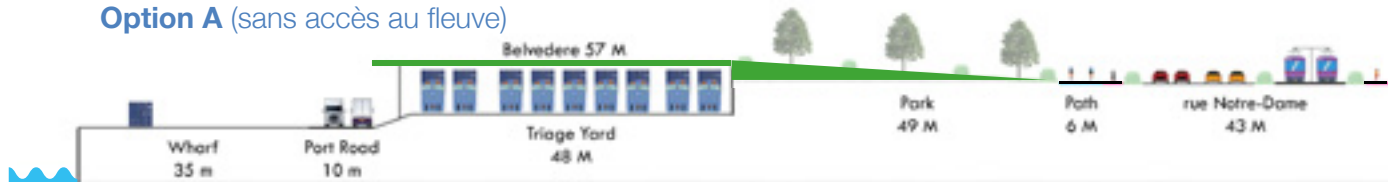
SURVOL DES ACTES

Acte 1 : Surélever une partie du terrain dans le parc



Acte 2 : Ajouter une passerelle ou une dalle-parc au dessus des voies ferrées

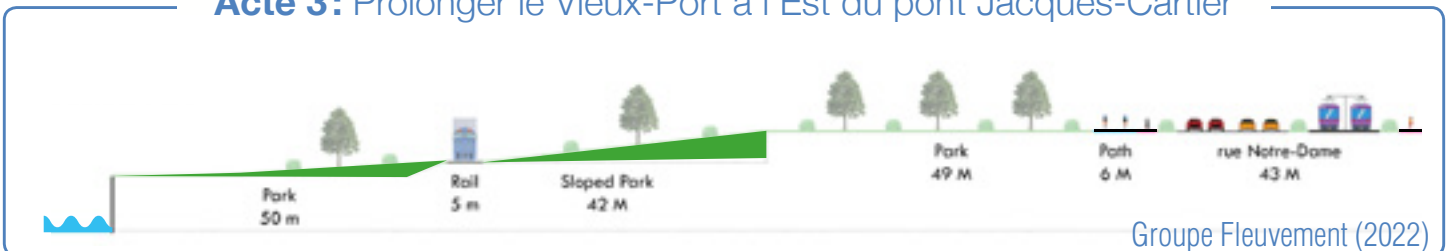
Option A (sans accès au fleuve)



Option B (accès au fleuve)

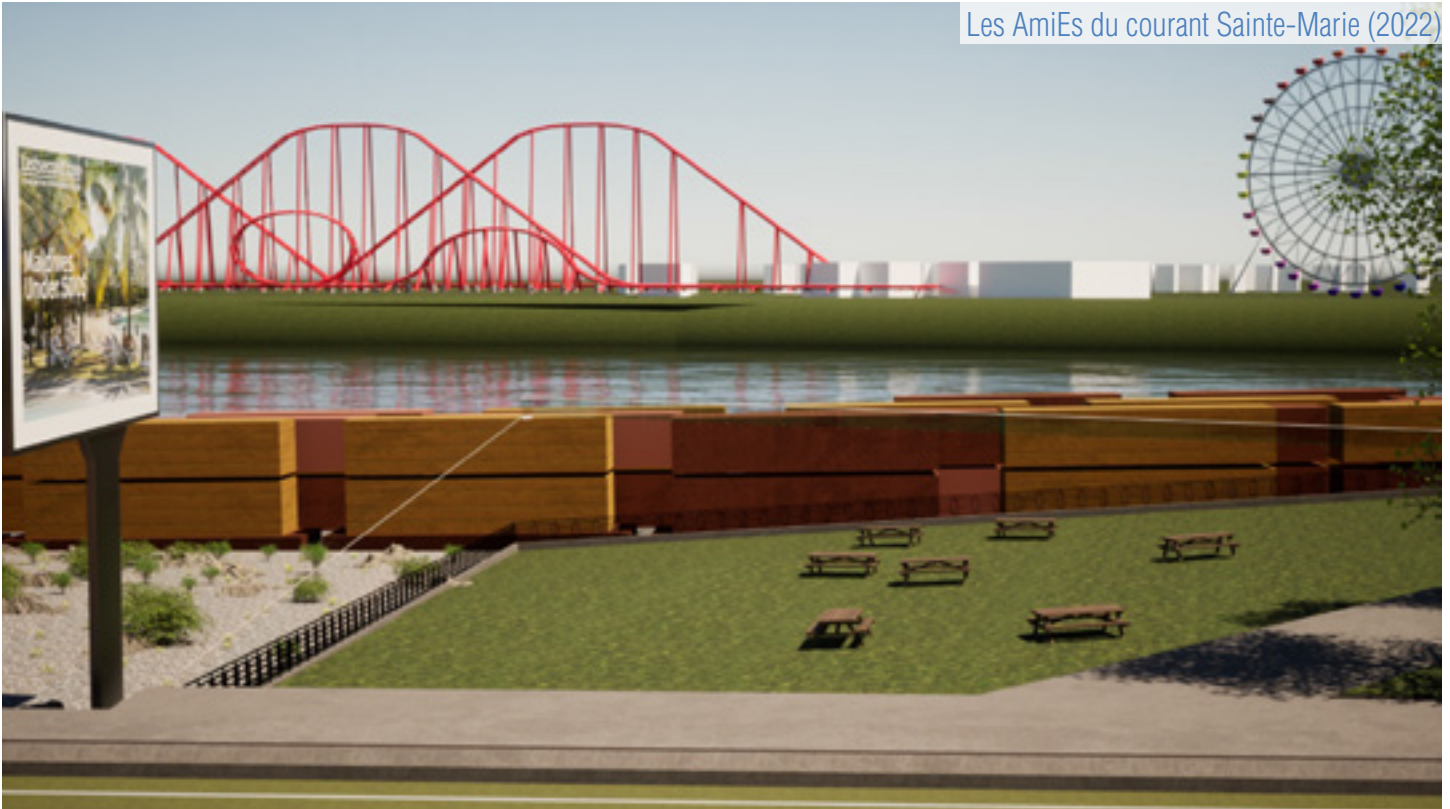


Acte 3 : Prolonger le Vieux-Port à l'Est du pont Jacques-Cartier



ACTE 1

Surélever une partie du terrain dans le parc du Pied-du-Courant et éventuellement la friche du MTQ



Il s'agit d'un projet municipal à court terme qui n'a aucune incidence sur les activités ferroviaires pour voir le fleuve depuis le parc et la friche.

ACTE 1

Surélever une partie du terrain dans le parc du Pied-du-Courant et éventuellement la friche du MTQ



Des murs de rétention en vue d'un remplissage.



L'aménagement de l'élévation permet un accès universel.

ACTE 1

Surélever une partie du terrain dans le parc du Pied-du-Courant et éventuellement la friche du MTQ



Les AmiEs du courant Sainte-Marie (2022)

Vue vers l'Est projetée depuis le parc du Pied-du-Courant à la hauteur de la rue Poupart



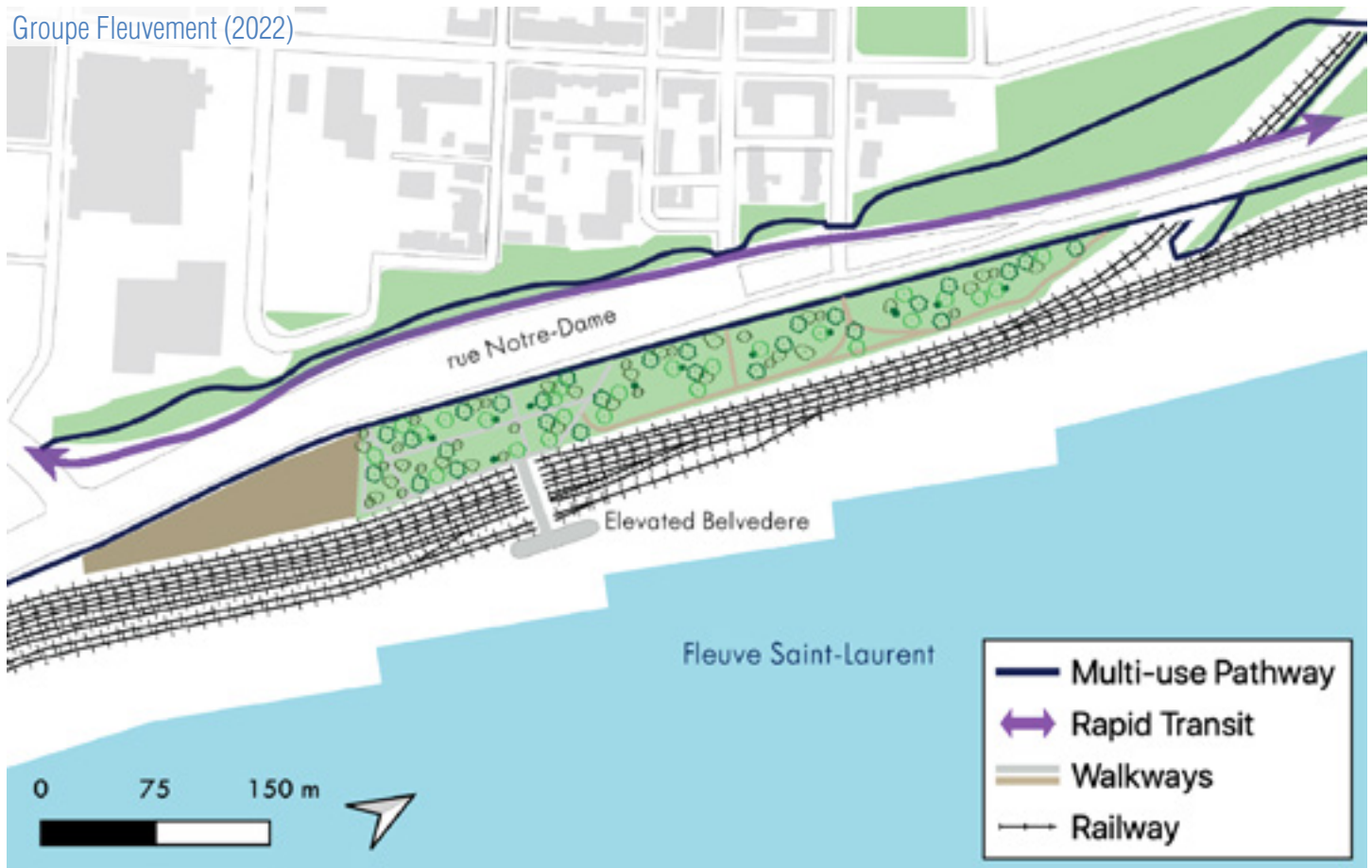
Les AmiEs du courant Sainte-Marie (2022)

Vue vers l'Ouest projetée depuis la rue Frontenac

ACTE 2 OPTION A

Ajouter une passerelle au-dessus des voies ferrées

Groupe Fleuvement (2022)



À l'instar du projet de la Visitation élaboré dans le PPU des Faubourgs, la passerelle constitue une solution à moyen terme sans incidence sur les activités ferroviaires pour nous rapprocher du fleuve.

ACTE 2 OPTION A

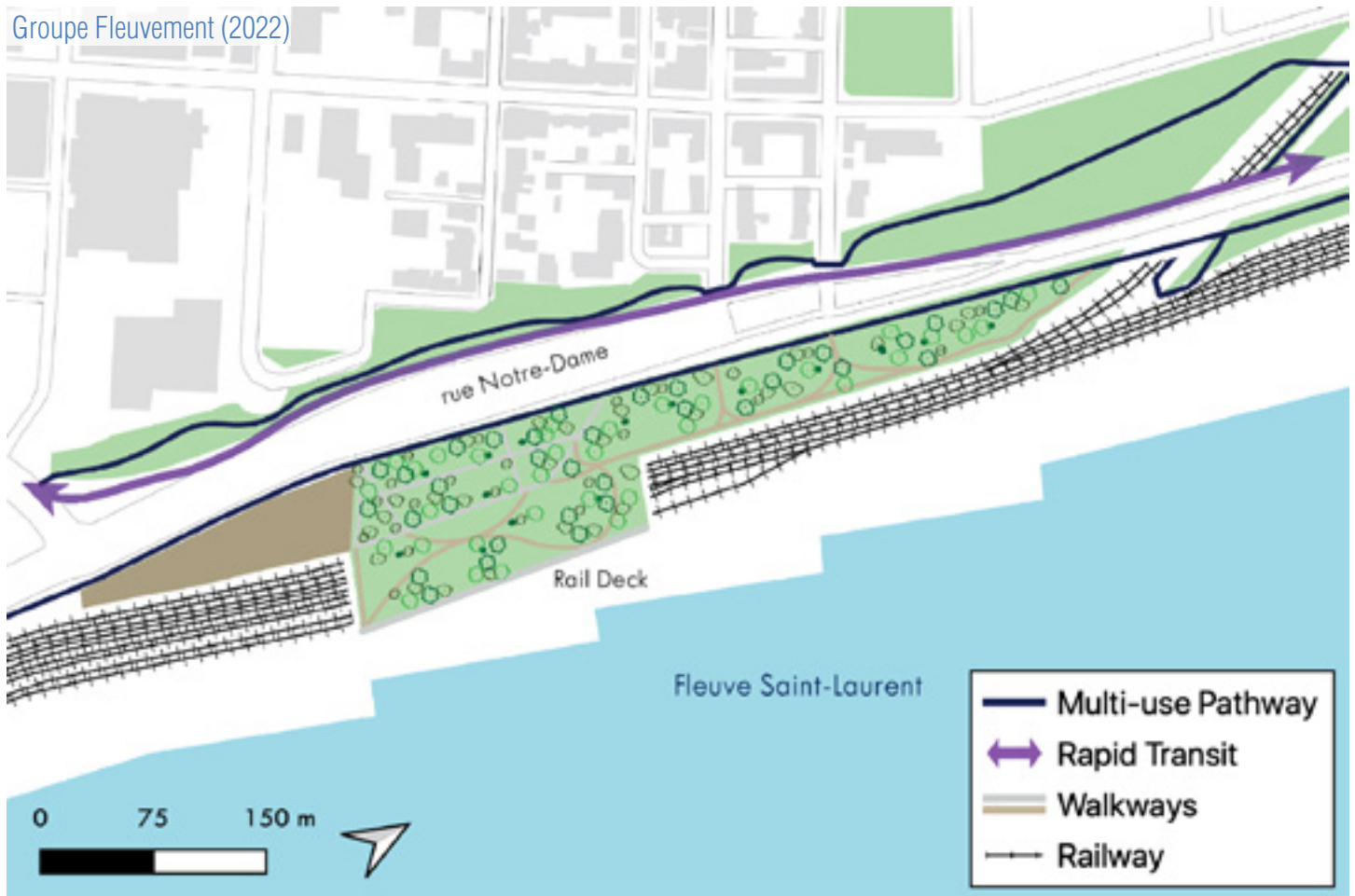
Ajouter une passerelle au-dessus des voies ferrées



ACTE 2 OPTION A

Ajouter une dalle-parc au-dessus des voies ferrées

Groupe Fleuvement (2022)



Extension du parc et/ou de la friche vers le fleuve.

ACTE 2 OPTION A

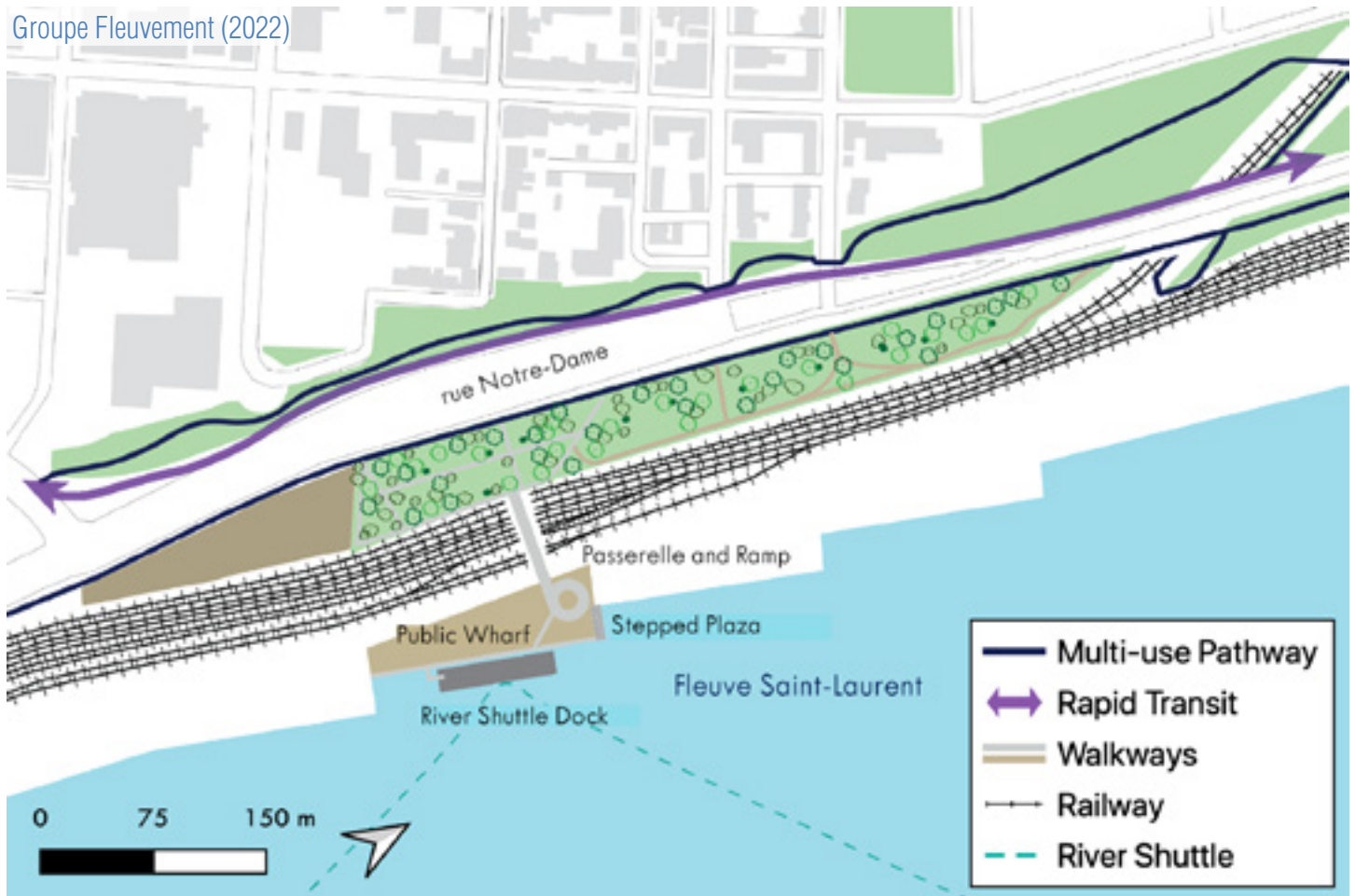
Ajouter une dalle-parc au-dessus des voies ferrées



ACTE 2 OPTION B

Ajouter une passerelle avec descente vers un seul quai

Groupe Fleuvement (2022)



L'aménagement sécurisé d'un quai donnant accès au fleuve permet l'ajout d'une barge-piscine ou d'une station de navette fluviale.

ACTE 2 OPTION B

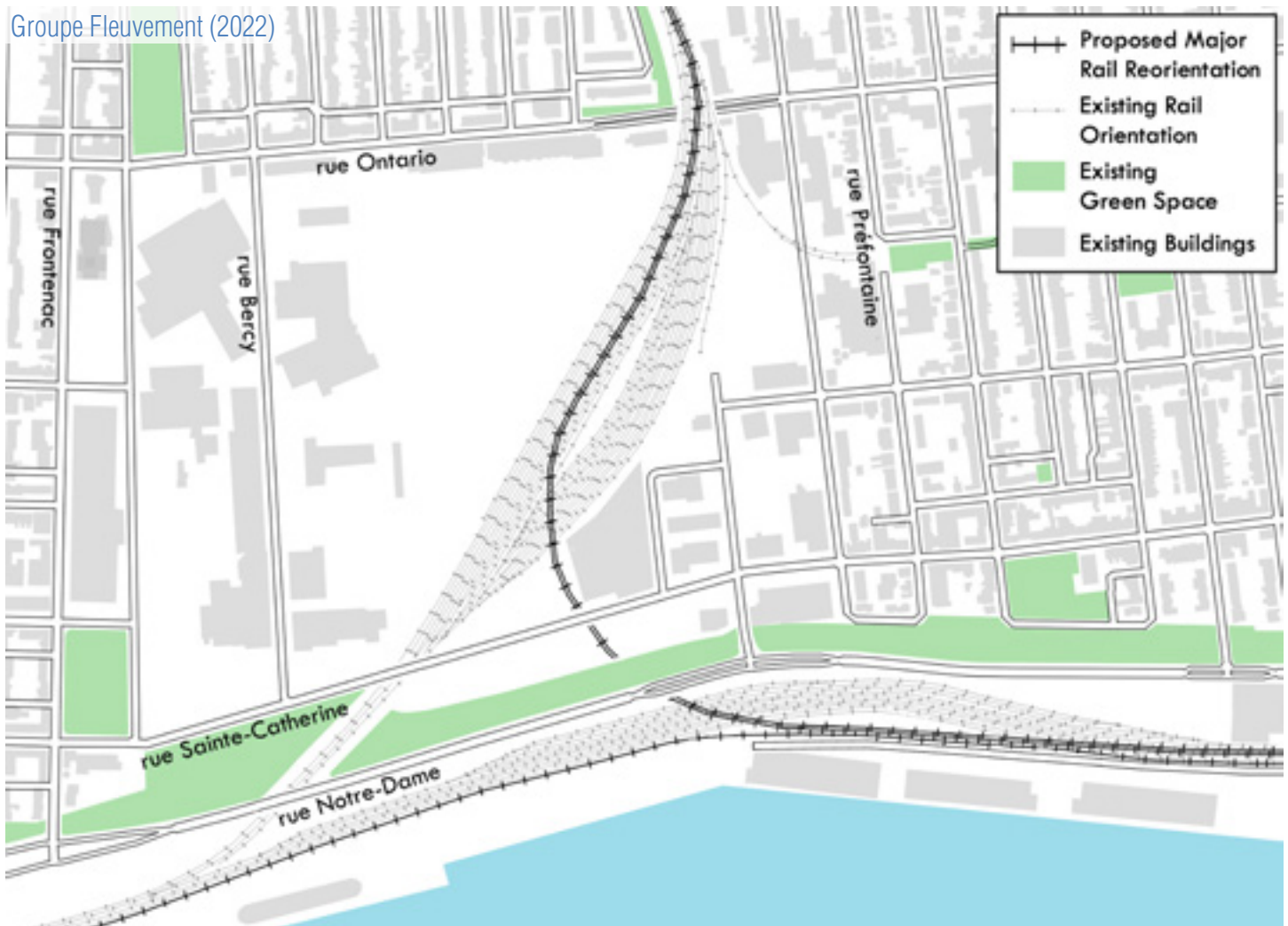
Ajouter une passerelle avec descente vers un seul quai



ACTE 3

Prolonger le Vieux-Port à l'Est du pont

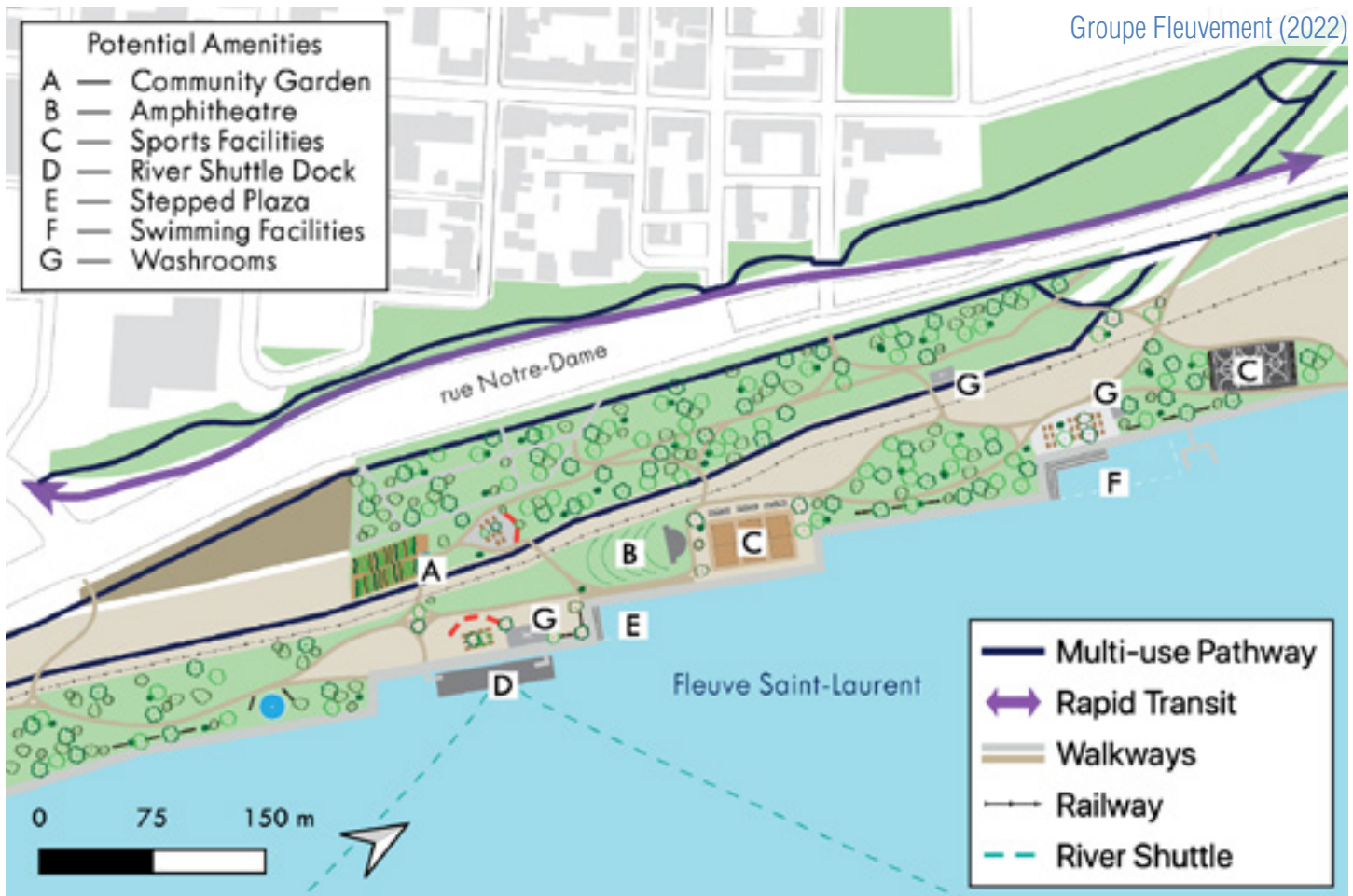
Groupe Fleuvement (2022)



À plus long terme, la réorientation de la courbe vers l'Est améliorerait l'efficacité pour le CP et le Port de Montréal.

RÉSULTAT

Groupe Fleuvement (2022)



Ce réaménagement dégagerait le front fluvial de façon permanente et démocratiserait l'accès au fleuve à l'Est du centre-ville.

RÉSULTAT

Prolonger le Vieux-Port à l'Est du pont



Vue vers l'Est (à partir du pont Jacques-Cartier)

RÉSULTAT

Prolonger le Vieux-Port à l'Est du pont



Modified from Tighe & Bond Studio

Vue vers l'Ouest projetée à la hauteur de la rue Parthenais

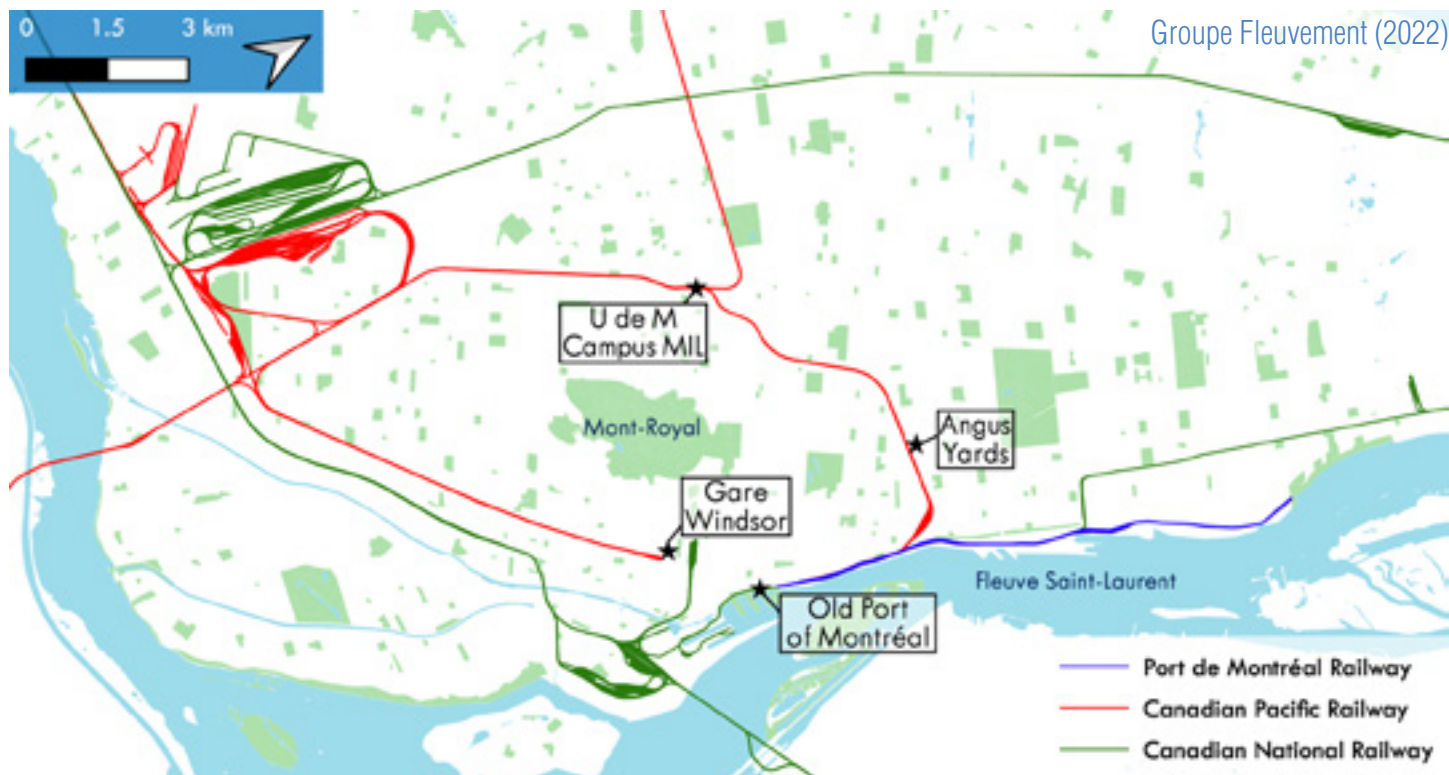


Modified from W Architecture (2011)

Vue vers l'Ouest projetée à la hauteur de la rue Frontenac

DÉPLACEMENTS DE VOIES FERRÉES

D'autres exemples montréalais qui inspirent



Le site historique du Vieux-Port, la gare Windsor (pour faire place au Centre Bell), le site des Shops Angus ainsi que le campus MIL de l'Université de Montréal ont tous pu voir le jour grâce au retrait ou à la reconfiguration d'infrastructures ferroviaires.

PROJET IMMOBILIER POUR LA GARE HOCHELAGA

PROPOSITION DES ÉTUDIANTS
À SOUMETTRE AU CP
ET À LA VILLE DE MONTRÉAL

LA GARE HOCHELAGA

Crédit photo: Philippe-Antoine Saulnier

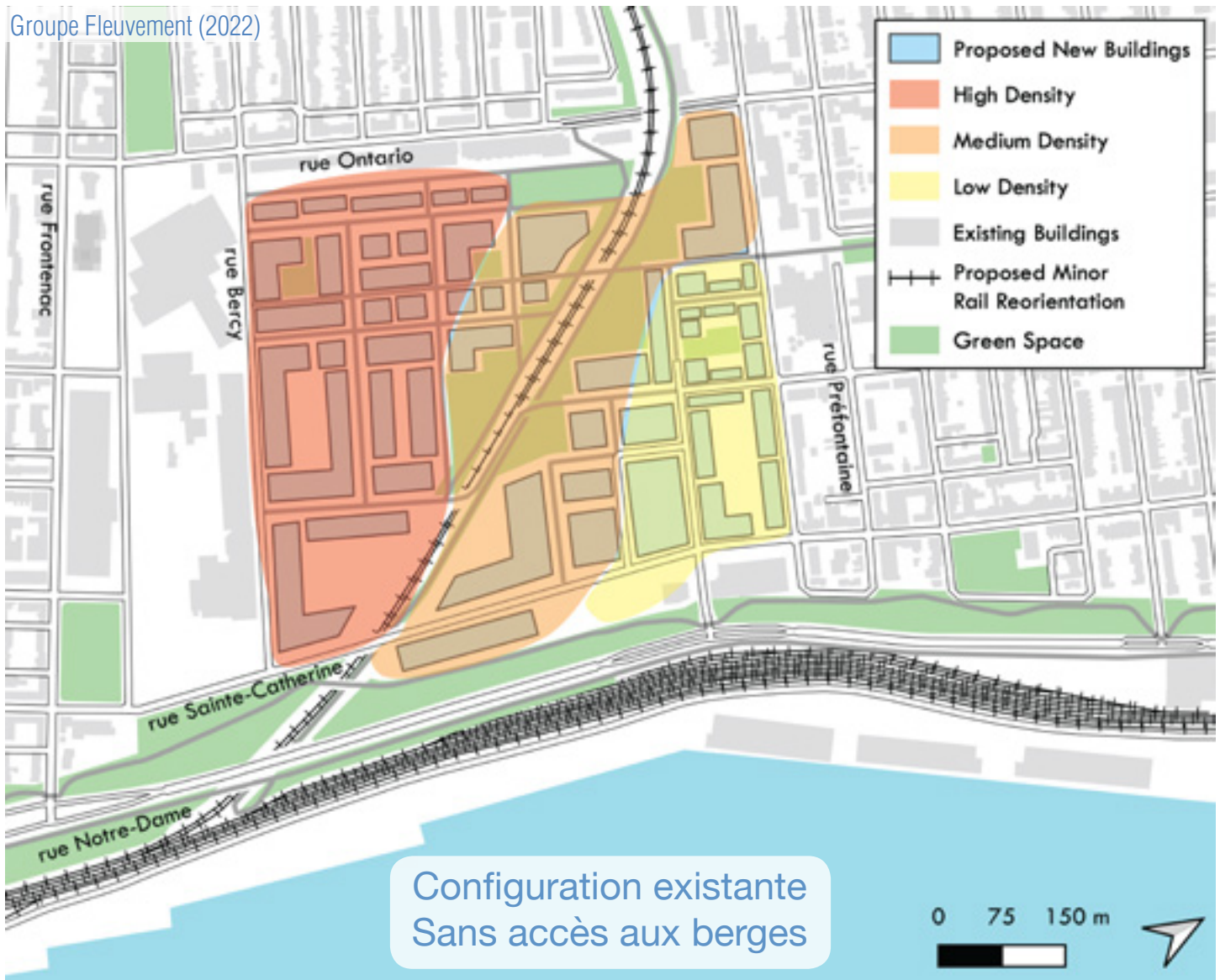


Entre les rues Ontario et Sainte-Catherine, l'espace de 18 hectares sous-utilisé présente un important potentiel de valorisation.

DÉVELOPPEMENT DE LA GARE

Une valorisation des espaces à l'Est du centre-ville

Groupe Fleuvement (2022)

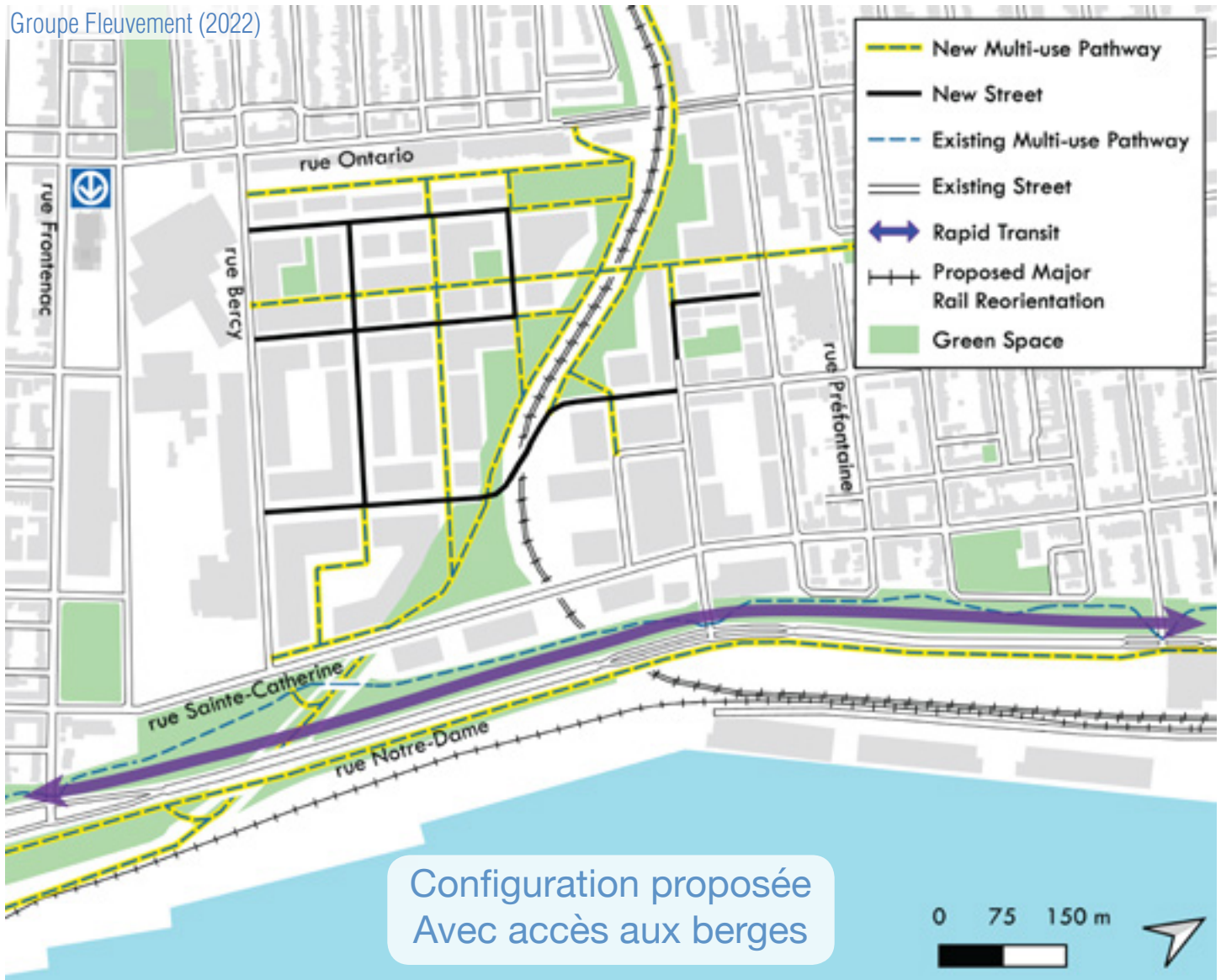


Potentiel immobilier (avec ou sans la réorientation des voies ferrées)

DÉVELOPPEMENT DE LA GARE

Améliorations et connectivité à proximité du métro Frontenac

Groupe Fleuvement (2022)

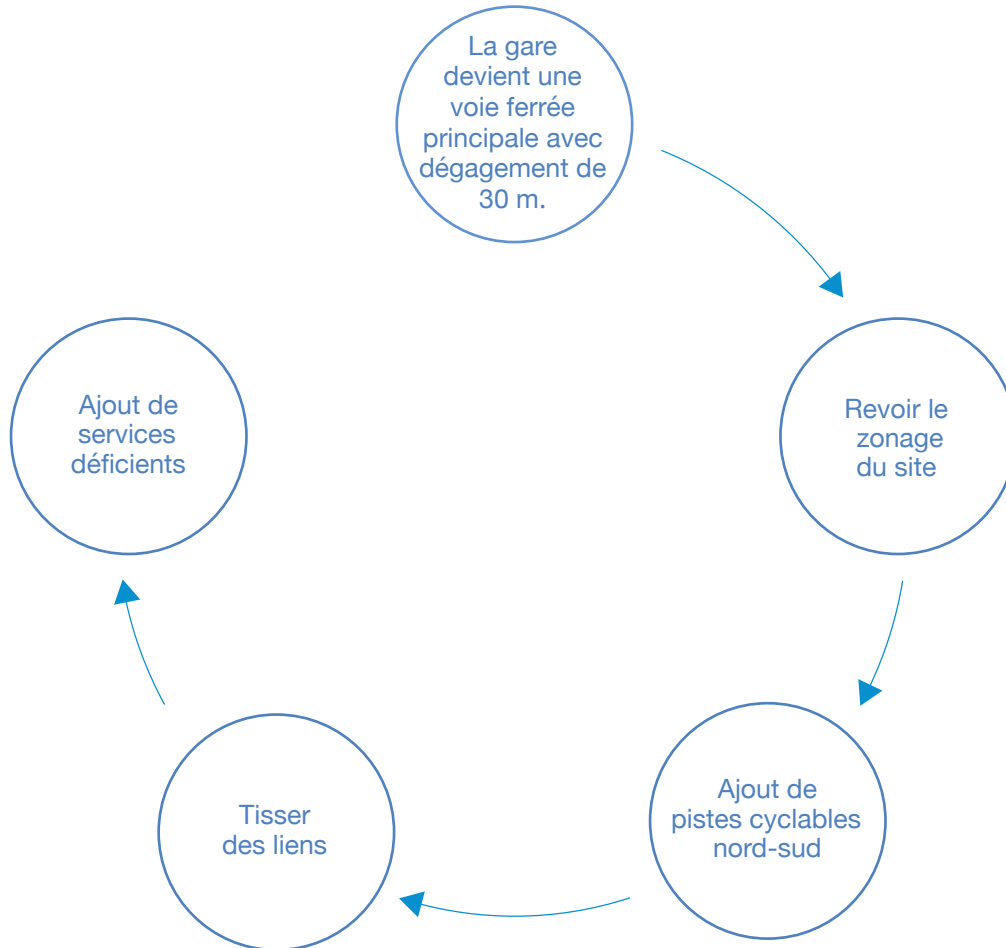


Configuration proposée
Avec accès aux berges

De nouvelles pistes multi-usage pour une mobilité active bonifiée à l'Est de Ville-Marie

COMMENT

Bâtir un quartier avec des services de proximité



ÉTAPES À FRANCHIR

LES ÉLU·ES JOUENT UN RÔLE CLÉ

L'ACCÈS AU FLEUVE EST POSSIBLE

Avec le désir de la population et la volonté des élu·es

1. Présentations aux élu·es des différents paliers : Steven Guilbeault, Manon Massé, Sophie Mauzerolle)	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Consultation publique sur la vision du parc du Pied-du-Courant et l'accès au fleuve	<input type="checkbox"/>
3. Discussions avec les parties prenantes	<input type="checkbox"/>
4. Étude de préfaisabilité	<input type="checkbox"/>

Pour avancer vers le fleuve,
il faut être un acteur du changement



Clamy

Contactez-nous à : amiesducourant@gmail.com
pour contribuer à l'avancement de nos projets!

Annexe

Commentaires des AmiEs du courant Sainte-Marie sur l'étude du Groupe Fleuvement

INTRODUCTION

Le Centre-Sud n'est plus le quartier industriel d'autrefois.

Les activités portuaires du Vieux-Port se trouvent maintenant dans l'Est depuis plusieurs décennies. Mais certains «vestiges» ferroviaires datant des années 1880 continuent d'être en service. Regardez le [déplacement des trains du CP devant le parc du Pied-du-Courant](#). Il est essentiel de saisir ce mouvement avance/recule pour comprendre pourquoi les voies ferrées du Port s'allongent encore jusqu'à la rue Atateken, quand la ligne ferroviaire du CP est située à quelques centaines de mètres à l'Est, près de la rue Alphonse D-Roy.

Quant aux investissements promouvant l'accès au fleuve, nous pouvons penser que [des inégalités continuent d'exister](#), en ce qui a trait au territoire à l'Est du pont Jacques-Cartier. Les annonces se font encore du côté Ouest. Pendant ce temps les riverains de l'Est restent sur leur appétit. En somme, malgré ses atouts, la Porte d'entrée de l'Est ne reçoit pas sa juste part du gâteau. Il est temps que cela change.

SURVOL + ACTE 1

Redonner l'accès au fleuve dans le Centre-Sud est à la fois simple et complexe.

On parle de l'accès visuel et de l'accès physique, et de court, à moyen ou à long terme. Les riverains peuvent bénéficier d'un [accès visuel intéressant pour apprécier la vue du fleuve](#) (au-dessus des trains garés devant le parc) et ce à court terme et à faible coût.

La diapo du «Survol des Actes» démontre en sommaire les trois types de propositions avancées par les étudiants de McGill. Les ACSM regardent ceci comme des «Actes». Dans la graphique ils sont placés l'un par-dessus l'autre. Ceci nous permet de voir l'évolution des aménagements qui pourront se faire dans le temps. [Chaque «Acte» est une avancée qui nous approche du fleuve](#). Il faut voir ceci comme un continuum, une progression.

Les diapos de l'Acte 1, reprennent une idée avancée par les ACSM de par le passé. Il s'agit de surélever une partie du terrain dans le

parc du Pied-du-Courant pour être au-dessus du niveau des trains. Vous reconnaissez peut-être nos rendus du Promontoire Poupart. [L'Acte 1 pourra se réaliser rapidement par la Ville pour la jouissance des riverains à court terme!](#)

ACTE 2

Le 4 avril dernier, le Port a publié un rapport intitulé «Ancré dans l'avenir : Port 2030».

Parmi leurs intentions : [«Embellir les installations portuaires et les interfaces ville-port.](#)

En déployant les premières initiatives de l'étude d'interface ville-port il y a une grande volonté et une opportunité à améliorer l'interface ville-port afin de créer un lien, des points de contact entre la ville et le port par des projets d'interface. C'est dans cette optique que nous mènerons une série d'interventions afin d'offrir une expérience améliorée à celles et ceux qui souhaiteraient profiter de l'interface entre la ville et le port. »

Les riverains et les usagers du parc du Pied-du-Courant ont commencé à perdre leur vue sur le fleuve depuis l'utilisation des conteneurs à double hauteur dans les années 1980. La situation ne s'améliorera pas, car le Port procède actuellement à [l'ajout de 2 voies ferrées supplémentaires devant le parc](#).

La possibilité d'ajouter une passerelle ou une dalle-parc au-dessus des voies ferrées, comme celle à l'étude pour le secteur Molson au niveau de la rue Visitation, pourra être considérée pour le secteur du parc du Pied-du-Courant. Les étudiants proposent également une [option qui donnerait l'accès au fleuve sans nuire aux activités ferroviaires](#). Cela ouvre la possibilité d'ajouter une station de navette fluviale ou même une barge-piscine à quelques mètres du parc!

ACTE 3

Le Vieux-Port est né avec le déplacement du Port dans l'Est en 1976.

En 2017 la Brasserie Molson annonçait qu'elle quittait le secteur Centre-Sud pour déménager leurs opérations brassicoles à

Annexe

Commentaires des AmiEs du Courant Sainte-Marie sur l'étude du Groupe Fleuvement

Longueuil. La [revitalisation de l'Est du Centre-Ville](#) est maintenant bien entamée avec l'ajout de plusieurs milliers d'habitations dans les prochaines années. La cohabitation entre résidents et activités portuaires sera de plus en plus difficile. Pensons maintenant comment réorganiser les activités ferroviaires dans le secteur.

Nous pouvons envisager l'[extension du Vieux-Port à l'Est du pont Jacques-Cartier](#). Une vraie promenade riveraine avec un accès direct au fleuve! Les gens de l'Est auraient alors un accès convivial vers l'Ouest (Vieux-Montréal, Canal Lachine, Secteur Bridge) à partir du parc du Pied-du-Courant en passant par la route bleue !

Il faut mentionner que des variantes de cette proposition ont déjà été proposées dans le passé, notamment par l'[urbaniste Jean Décarie \(GRUHM\)](#), et par [Jacques Coté, qui était titulaire de plusieurs postes \(une filiale de CP, la Société du Havre et Transport 2000\)](#), pour ne nommer que ceux-là.

Pour prolonger le Vieux-Port à l'Est, il faudra d'abord mener une [étude de faisabilité](#) pour réorienter la courbe du CP (Gare Hochelaga) en direction de l'Est puis repenser la réorganisation des opérations ferroviaires du Port. Voilà une opportunité en or d'améliorer l'efficacité des activités portuaires!

En novembre 2021, les ACSM ont rencontré le Port et le CP pour discuter de cette option et ils nous ont indiqué qu'ils participeront à une telle étude lorsque celle-ci aura lieu. Il faudra que la réorganisation fasse partie du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame. Aussi, il est à noter que [le Port envisage également à court terme l'expansion de ses opérations à Contrecoeur](#).

LA GARE HOHELAGA

Même si cela ne faisait pas partie de la commande des ACSM, les étudiants de McGill trouvaient pertinent de réfléchir sur la [réutilisation de la Gare Hochelaga](#) puisque la réorientation de la courbe ferroviaire du CP (nécessaire pour Acte 3) va avoir un effet direct sur cet immense terrain grand comme treize terrains de football. Pour cette raison nous l'incluons dans les faits saillants de

leur étude. Nous ignorons si cette proposition pourrait intéresser le CP et la Ville.

Selon les étudiants, le redéveloppement du site de la Gare Hochelaga va [résoudre des enjeux dans le secteur et améliorer la connectivité](#) avec les quartiers limitrophes, en particulier à ce qui a trait à la mobilité active.

De plus, la proximité du Métro Frontenac représente un atout indéniable pour la construction de [résidences ainsi que des commerces de proximité](#).

ÉTAPES À FRANCHIR

Dans les dernières semaines. Les ACSM ont rencontré les élu-e-s du secteur en compagnie des étudiants de McGill. Ces derniers ont présenté leur étude dont [la réception selon nous était positive](#). Certain-e-s élus ont indiqué qu'ils prendront des actions concrètes pour faire avancer ce dossier selon leur domaine de responsabilité et nous nous en réjouissons! Cela dit, il est évident pour nous que les responsables des trois paliers de gouvernement doivent travailler en concertation pour bien mener ce dossier. Il y a aussi des limites évidentes à ce qu'un groupe citoyen comme les ACSM peuvent accomplir pour faire avancer ce dossier à un autre niveau, comme l'[organisation d'une consultation publique sur la vision du parc du Pied-du-Courant et accès au fleuve](#) notamment.

Pour amener ce projet à terme, la balle n'est plus seulement dans le camp des élu-e-s, elle est aussi dans le camp de la communauté. [Il faut se demander tous et toutes ce qu'on veut pour le secteur](#). Si la réponse est de redonner l'accès au fleuve, faisons le savoir à nos élu-e-s et aux médias!

Nous pensons que le temps des paroles est terminé, [il faut maintenant passer aux actes!](#)



Le maintien et le développement de l'accès au fleuve dans le Centre-Sud depuis 2012