

LE SUD-EST DE VILLE-MARIE

Un quartier en plein changement

RAPPORT SYNTHÈSE DE L'ÉVÉNEMENT AUTOUR D'UNE VISION DE DÉVELOPPEMENT DU SUD-EST DE VILLE-MARIE

Octobre 2017



Organisation de l'événement

CDC Centre-Sud
Rayside Labossière
Bureau de la députée fédérale Hélène Laverdière
Bureau de la députée provinciale Manon Massé

Rédaction

CDC Centre-Sud
Rayside Labossière

Remerciements

Cet événement n'aurait pu avoir lieu sans le soutien indéfectible du bureau de la députée fédérale Hélène Laverdière et de la députée provinciale Manon Massé.

Nous tenons à remercier Molson pour sa collaboration et son accueil chaleureux.

Enfin, nous tenons à remercier les personnes qui ont animé les discussions et celles qui nous ont aidés dans la préparation de cet événement.

Crédits photographiques

À moins d'indication contraire, les photographies de l'événement ont été prises par René Obregon-Ida et les photographies du quartier par Rayside Labossière.

Contacts

Raphaëlle Rinfret-Pilon
raphaelle@cdccentresud.org
514.521.0467

Alexie Baillargeon-Fournelle
alexie.baillargeon-f@rayside.qc.ca
514.935.6684

LE SUD-EST DE VILLE-MARIE

Un quartier en plein changement

RAPPORT SYNTHÈSE DE L'ÉVÉNEMENT AUTOUR D'UNE VISION DE DÉVELOPPEMENT DU SUD-EST DE VILLE-MARIE

Octobre 2017



SOMMAIRE

Ce document présente une synthèse des discussions portant sur le sud-est de Ville-Marie, ayant eu lieu dans la salle John-Molson de la brasserie Molson le 13 octobre 2017. L'objectif de cet événement était d'établir un véritable dialogue entre les différents acteurs du milieu quant aux potentiels du quartier et de recueillir leurs perceptions et leurs idées concernant le redéveloppement du secteur.

En plus de sensibiliser des acteurs diversifiés autour de nombreux enjeux du secteur, la rencontre a donné lieu à un échange sur les trois thèmes suivants : l'accès au fleuve et le verdissement; le transport, la circulation et la mobilité; et le développement d'un quartier complet. À la suite de cette journée riche en idées et en nouvelles rencontres, les participant.e.s ont été invités à poursuivre la discussion de façon informelle lors d'une activité de réseautage.

Il ressort de cet exercice un certain nombre d'idées fortes et de moyens d'action. À ce titre, pour assurer la qualité de vie des résidents actuels et futurs, il est impératif de **réfléchir collectivement l'optimisation et la bonification de l'ensemble de ce quartier et de l'accès aux berges**. Un verdissement diversifié de ce milieu de vie pourrait participer à l'émergence d'une **trame bleue et verte structurante**. En ce qui a trait à la mobilité, la congestion automobile et la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes doivent être adressées par le **réaménagement de la rue Notre-Dame, de l'autoroute Ville-Marie et des nombreux axes de circulation**. **Miser sur le transport en commun et le transport actif** s'avère incontournable pour connecter le secteur au quartier existant. Le développement d'un milieu de vie durable et inclusif passe également par le maintien d'une mixité de fonctions : un parc immobilier alliant des **logements sociaux et abordables salubres et de qualité**, des **services et des commerces de proximité adéquats et complémentaires** à l'offre existante ainsi que des **zones d'emploi fortes et ancrées dans le quartier**. L'**implication des citoyens dans le processus de redéfinition** de ce secteur permettra à la fois d'atténuer les effets de l'embourgeoisement et de consolider le sentiment d'appartenance par la réappropriation du quartier par ses résidents.



PARTICIPANT.E.S

Louis Allie, Groupe Mach
Serge Arbour, Citoyen / Groupe d'intervention Sainte-Marie
Alain Arsenault, CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal
Gaetan Auger, Ami.E.s du courant Sainte-Marie
Margaret Bain, Interloge
Victor Balsis, Ami.E.s du courant Sainte-Marie
Robert Beaudry, Candidat au poste de conseiller de ville dans Saint-Jacques pour Projet Montréal
Vianney Bélanger, COPRIM
Stéphanie Bellenger-Heng, Commission scolaire de Montréal
Louise Bergeron, Caisse Desjardins du Quartier-Latin de Montréal
Richard Bergeron, Conseiller de ville de Saint-Jacques, Ville de Montréal
Marie Bourbeau, Ami.E.s du Courant Sainte-Marie
Charles-Olivier Bourque, La Pépinière
Louise Bourque, CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal
Nathalie Castaing, Coordinatrice pour Projet Montréal
Louis Bériau, Inter-Loge
Anne-Marie Bernier, ASCCS - Éco-quartier Saint-Jacques
Myriam Bérubé, Centraide du Grand Montréal
Simon Bérubé, Groupe Mach
Michel Blais, Coopérative d'habitation Val Perché
Denys Caron, Espace Libre
Olga Castillon, Comité logement Ville-Marie
Laurence Chanut, Table Interaction Peter-McGill
Yves Chartrand, Citoyen / Groupe d'intervention Sainte-Marie
Bruno Collin, Arrondissement de Ville-Marie
Louise Constant, FECHIMM
Guy Corriveau, Inter-Loge
Yvon Couillard, GEIPSI
Martin Crépeau, Arrondissement de Ville-Marie
Jennifer Drouin, Candidate du PQ pour la circonscription de Sainte-Marie-Saint-Jacques
Alexe Dubois, Conseil québécois LGBT

Mélissa Duclos, Bureau de la députée provinciale Carole Poirier
Lucie Dufour, Coopérative d'habitation Val Perché
Soraya Elbekkali, La Pépinière
Nicolina Farella, Fondation McConnell
Stéphane Febbrari-Vermette, Table Interaction Peter-McGill
Geneviève Fecteau, Association canadienne pour la santé mentale
Hélène Forest-Allard, Maison Radio-Canada
Marc-André Fortin, Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
Éric Giroux, Écomusée du fier monde
Félix Gravel, Conseil régional de l'environnement de Montréal
Charlotte Horney, Arrondissement de Ville-Marie
Karl Dorais Kinkaid, L'Enclume
Claudine Khelil, Voies culturelles des Faubourgs
Tom Godber, Avison Young
Marc Guimond, Atelier habitation Montréal
Karen Hetherington, Association canadienne pour la santé mentale
Luc Jousselein, Étudiant à la maîtrise en architecture à l'Université de Montréal
Jolène Labbé, Table Interaction Peter-McGill
Antonin Labossière, Rayside Labossière
Marie-Annabelle Labrecque, SDC du Village
David Labrosse, Chambre de commerce de l'Est de Montréal
Flavie Lavallière, Vivre Saint-Michel en santé
Hélène Laverdière, Députée fédérale de Laurier Sainte-Marie
Roxanne L'Écuyer, Société écocitoyenne de Montréal
Jasmin Leduc, Sentier urbain
François Lefebvre, Molson Coors Canada
Maxime Lemieux, Ville de Montréal
Daniel Léonard, Groupe Information Travail
Marie-Noëlle L'Espérance, En marge 12-17
Nancy Lubin, Coopérative d'habitation La porte du bourg
Paul Mallette, PME MTL Centre-Ville

Marie-Anne Marchand, Territoire innovant en Économie sociale et solidaire
Sandra Martel, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorp
Michel Martin, Administration portuaire de Montréal
Manon Massé, Députée provinciale de Sainte-Marie Saint-Jacques
Sophie Mauzerolle, Candidate au poste de conseillère de ville dans Sainte-Marie pour Projet Montréal
Harry Métellus, Coopérative d'habitation La porte du bourg
Éric Michaud, Comité logement Ville-Marie
Sophie Morin, Vieux-Port de Montréal
Khaled Ouabdesselam, Desjardins Quartier latin
Claude Pinard, Fondation Mirella et Lino Saputo
Roger Plamondon, Broccolini
Denis Plante, Coopérative d'habitation Val Perché
Olivier Quenneville, Canadien National
Isabelle Richard, Atelier habitation Montréal
Lise Roche, Fondation Mirella et Lino Saputo
Léonie Rouette, Carrefour alimentaire Centre Sud
Jean-François Rousseau, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorp
Lise Roy, Centre St-Pierre
Violaine Saint-Cyr, La Pépinière - Village au Pied-du-Courant
Josée Santagata, Canadien National
Annie Savage, Coalition montréalaise des groupes jeunesse LGBT
Catherine Simard, Centraide du Grand Montréal
François Soucisse, CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal
Alain Tassé, Groupe CDH
Benoit Tessier, Société de Transport de Montréal
Stéphanie Turcotte, Arrondissement de Ville-Marie
Christophe Van-Eyck, SPVM Poste # 22
Diane Vinet, Association canadienne pour la santé mentale
Julia Wight, Fondation Pathy



MISE EN CONTEXTE

Sur l'invitation de la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud et de Rayside Labossière, plus de 90 personnes se sont réunies le 13 octobre 2017 pour réfléchir collectivement à l'avenir du sud-est de Ville-Marie.

Délimité par le fleuve Saint-Laurent au sud, la gare de triage du CP à l'est, la rue Ontario au nord et la rue Berri à l'ouest, ce secteur comporte une multitude de sites qui seront appelés à se requalifier dans les prochaines années. En effet, le nombre considérable de sites présentant des potentiels de consolidation et de développement démontre la nécessité de réfléchir collectivement au développement du secteur. Le redéveloppement du site de Radio-Canada, le déménagement annoncé de Molson, le projet du site des Quais de Lorimier, la redéfinition des abords du pont Jacques-Cartier et le projet de redéveloppement du site du Pied-du-Courant ne sont que quelques projets qui redéfiniront en profondeur l'avenir du secteur.

Dans les dernières années, plusieurs démarches ont mis de l'avant la nécessité d'une meilleure concertation et planification sur l'avenir du secteur. En ce sens, depuis plusieurs années, le comité Tous pour l'aménagement du Centre-Sud suit de près le développement du secteur du sud-est de Ville-Marie et a organisé deux tables rondes portant sur l'avenir de ce secteur. Ces rencontres riches en échanges ont permis à des intervenants de différents réseaux de partager leurs idées et leurs préoccupations sur cet enjeu.

En 2016, la députée fédérale Hélène Laverdière, la députée provinciale Manon Massé et Valérie Plante, alors conseillère de ville, ont pris l'initiative d'organiser une rencontre du *Pôle de concertation des berges du Centre-Sud*. Ce lieu de concertation regroupant une variété d'acteurs participant au développement des berges a permis de jeter les bases d'un dialogue et d'établir une mise en commun des visions respectives quant à l'occupation et au développement du secteur.

De plus, la planification stratégique de la Table de développement social (TDS) Centre-Sud, entreprise en 2016, a permis de dégager une vision concertée sur le volet Habiter dans le quartier. Cette vision a posé de nouvelles bases sur un développement durable, ouvert et inclusif du quartier.

VISION HABITER

Nous voulons habiter un Centre-Sud inclusif, solidaire, sécuritaire basé sur une identité forte aux multiples visages.

Un quartier aménagé pour tous, avec une offre diversifiée de logements de qualité et accessibles.

Nous voulons voir, reconnaître, préserver et valoriser notre patrimoine et notre histoire dans un quartier où les lieux de rencontres sont nombreux, invitants, animés et verdis.

Nous voulons pouvoir nous déplacer facilement et profiter du développement des commerces et des services de proximité.

Nous voulons être ces citoyen.ne.s partenaires, porteurs et porteuses de notre quartier.

En parallèle, la Ville de Montréal, dans le cadre du Plan d'action de la Stratégie centre-ville, désire entreprendre la transformation du secteur du Square Papineau-Pied-du-Courant par la réalisation d'une planification et le réaménagement du secteur. Ainsi, selon le *Plan d'action de la Stratégie centre-ville* (2017), «l'objectif de la démarche sera de faire du secteur un quartier urbain dynamique, intégré aux secteurs adjacents, tout en assurant son rôle de porte d'entrée du centre-ville».



Dans ce contexte, la démarche entreprise est essentielle afin de poursuivre un dialogue ouvert et constructif entre la Ville et la communauté et mettre la table pour une réflexion à long terme. L'événement a permis d'entreprendre des discussions sur trois thèmes centraux, au cœur du redéveloppement de ce secteur :

+ **Accès au fleuve et verdissement**

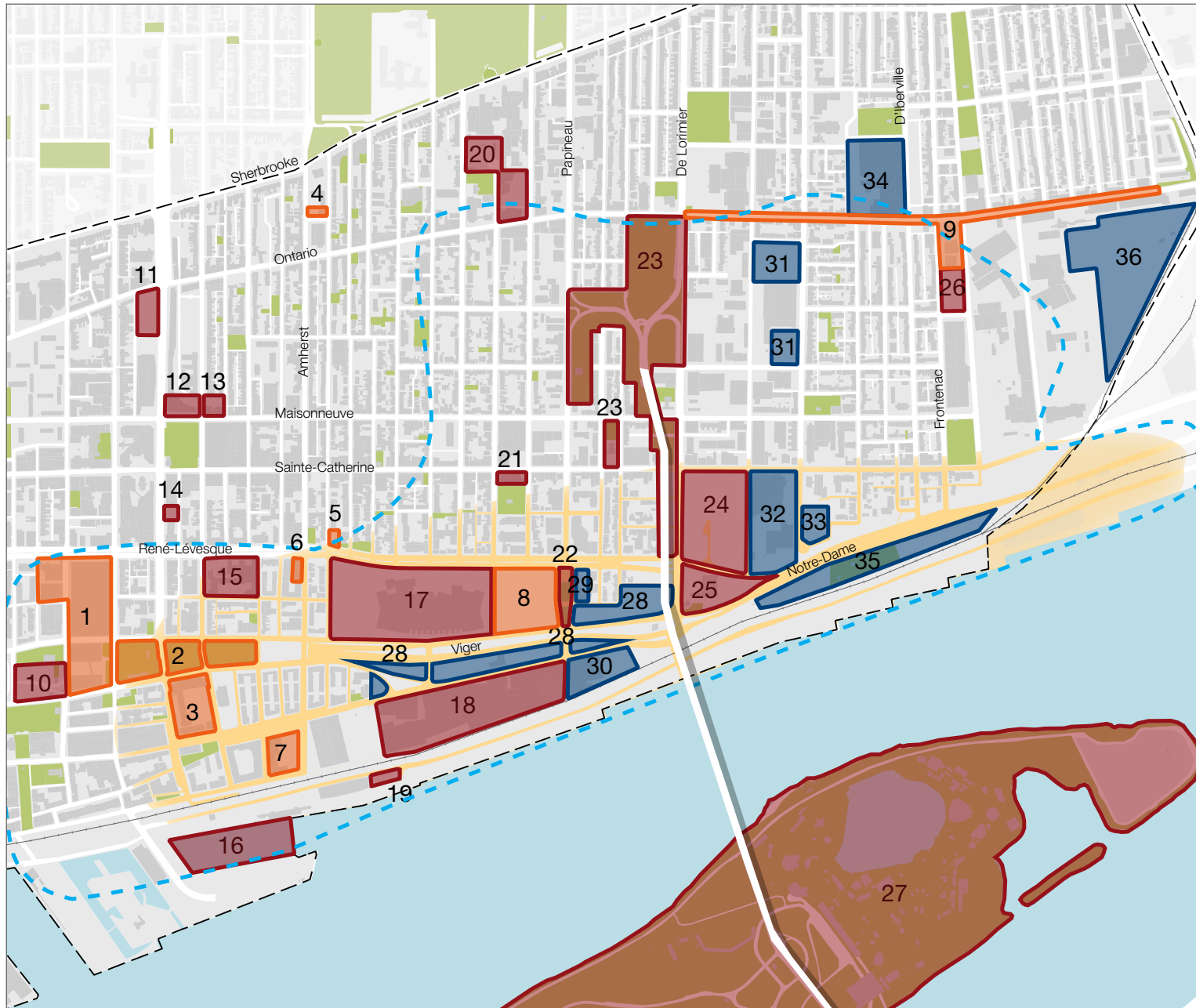
Élément définissant le quartier, le fleuve a toujours été et demeurera un élément essentiel au développement du secteur. Son accès reste un enjeu majeur et sensible. En parallèle à une trame bleue, une trame verte est à la base d'une santé environnementale et d'un milieu de vie agréable.

+ **Transport, circulation et mobilité**

Situé au confluent de l'autoroute Ville-Marie et du pont Jacques-Cartier, le secteur du sud-est de Ville-Marie est un environnement dédié principalement à la voiture et soumis à une grande congestion, complexifiant la mobilité des individus.

+ **Quartier complet**

La création d'un milieu de vie répondant à tous les besoins des citoyen.ne.s passe par une mixité de fonctions et d'usages. Une planification cohérente et réfléchie permet d'améliorer les conditions de vie et de renforcer le sentiment d'appartenance.



PROJETS

Projets en construction

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| 1. CHUM | 6. Le Glo |
| 2. Square Viger | 7. Solano |
| 3. Gare-hôtel Viger | 8. Maison Radio-Canada |
| 4. Carré des arts | 9. Rue Ontario / Pôle Frontenac |
| 5. Le Montcalm | |

Projets en développement

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 10. Recouvrement Ville-Marie | 18. Molson |
| 11. Maison des gens de lettres | 19. Sax |
| 12. Ilot Voyageur | 20. Hôpital Notre-Dame |
| 13. Saint-Hubert / Maisonneuve Est | 21. Bourbon |
| 14. 1211, rue Berri | 22. Square Papineau |
| 15. CHSLD Jacques-Viger | 23. Abords du pont |
| 16. Bain portuaire | 24. Quais de Lorimier |
| 17. Site Radio-Canada | 25. Pied-du-Courant STM Frontenac |
| | 26. Parc Jean-Drapeau |

Hypothèse de projets

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 28. Stationnement Molson | 32. Télés-Québec |
| 29. La Mer | 33. Fullum / Jean Langlois |
| 30. Uhaul | 34. JTI-MacDonald |
| 31. SQ Édifice Wilfrid-Derôme | 35. Parc Bellefleur et friche |
| | 36. Cour de triage |

--- Limite d'arrondissement de Ville-Marie

■ Parc de Montréal

150 0 150 300 m

Source: Ville de Montréal (2017).

Fond de carte: Ville de Montréal (2011).

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme

ACCÈS AU FLEUVE ET VERDISSEMENT

ACCÈS AU FLEUVE

Le sud-est de Ville-Marie bénéficie d'atouts précieux, dont sa proximité au fleuve Saint-Laurent. Néanmoins, l'accès aux berges demeure très limité. Si l'on ne retrouve aucun accès direct à l'eau, plusieurs accès visuels ponctuent le paysage du secteur. Le parc Bellerive, le Pied-du-Courant et le belvédère du Chemin-Qui-Marche proposent des points de vue agréables sur le fleuve. Le complexe de Molson, érigé le long des berges, obstrue la vue en direction du fleuve sur une bonne portion du secteur du sud-est de Ville-Marie.

De plus, le secteur du sud-est de Ville-Marie est marqué par les activités du Port de Montréal. La partie située à l'ouest des anciens entrepôts frigorifiques accueille les activités du Vieux-Port de Montréal et est accessible au public. À l'arrière du site de Molson et dans le secteur est, le Port de Montréal continue activement ses opérations. Au sud de la rue privée Port-de-Montréal, une série de terminaux maritimes sont aménagés. Au nord, les zones de services et de transport accueillent une zone d'échange – analogue à une petite gare de triage – à l'arrière de Molson jusqu'au parc Bellerive. Accueillant jusqu'à 10 voies de chemin de fer, cette zone permet de connecter les trois compagnies de chemin de fer présentes sur les berges :

- + L'Administration portuaire de Montréal (APM)
- + Le Canadien Pacifique (CP)
- + Le Canadien National (CN).

Cette forte présence ferroviaire le long des berges a un impact important sur l'accès public à celles-ci.

VERDISSEMENT

Malgré la présence du parc d'envergure métropolitain Jean-Drapeau et de quelques parcs de moyenne envergure (parc des Faubourgs, parc des Royaux, etc.), le quartier constitue un îlot de chaleur majeur. Dans l'ensemble, la proportion d'espaces verts dans l'arrondissement ne s'élève qu'à 3,4 % si on exclut le parc du Mont Royal et le parc Jean-Drapeau¹. Les abords du fleuve sont particulièrement minéralisés et représentent une importante source de chaleur.

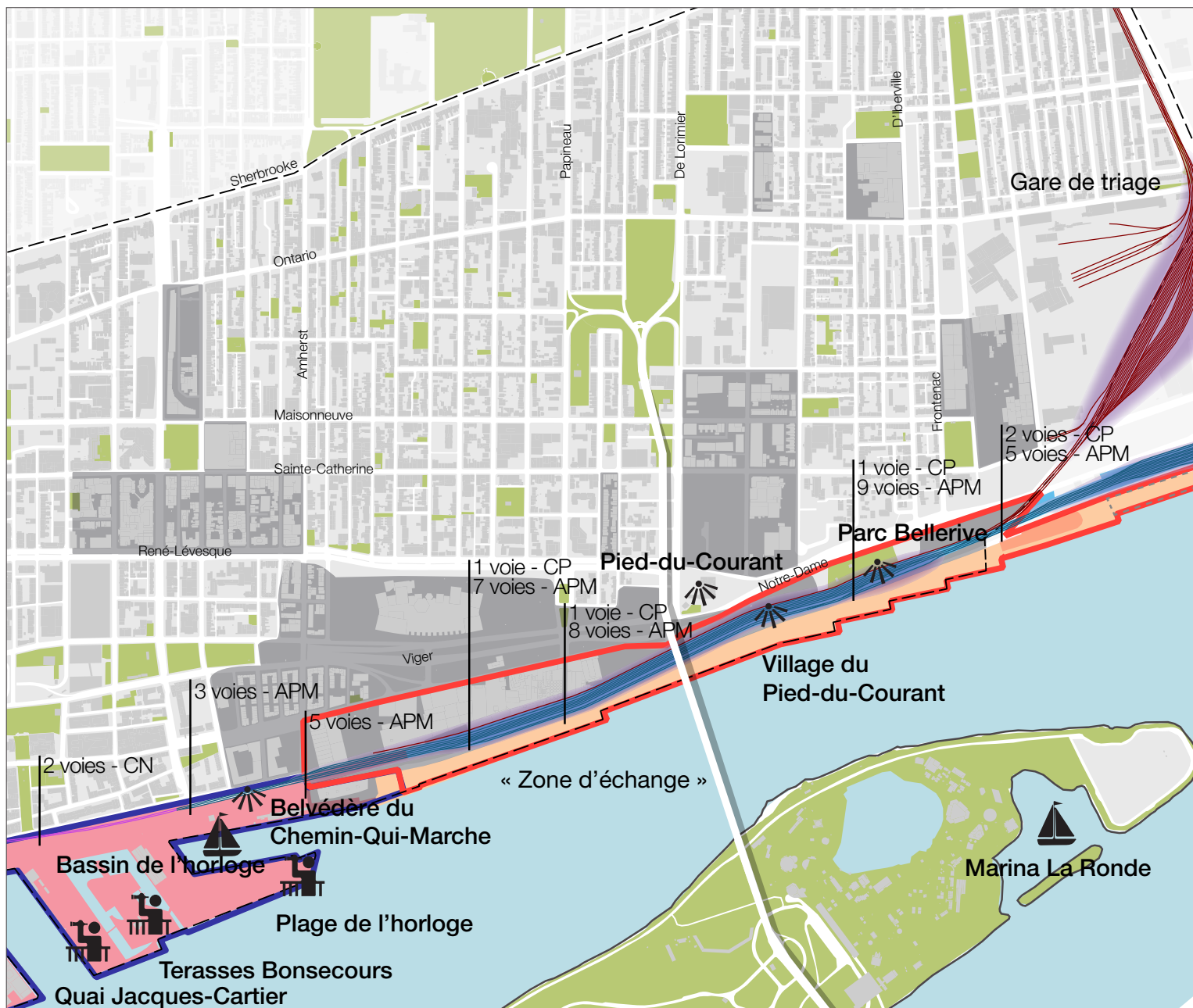
Pour l'ensemble de l'arrondissement, l'indice de canopée est de 22 % (l'objectif visé par le Plan canopée étant de 25 %). Dans les secteurs résidentiels de moyenne et haute densité, l'indice canopée est inférieur à l'indice cible de 25 % et rend les résidents de ces secteurs vulnérables aux effets néfastes du manque de canopée².

ENJEUX LIÉS À L'ACCÈS AU FLEUVE ET AU VERDISSEMENT

- + Diversité des accès et de mise en valeur du fleuve
- + Aménagement public de qualité et accessible à tous
- + Verdissement à l'intérieur des grands projets et du domaine public

1. Équiterre. Juin 2009. L'arrondissement de Ville-Marie, En route vers un développement durable. Volet 2 - Transport et espaces verts.

2. Ville de Montréal, Direction des grands parcs et du verdissement. 2011. La canopée montréalaise.



ACCÈS AU FLEUVE ET VERDISSEMENT

Type d'accès au fleuve

- Accès primaire (accès direct à l'eau)
- Accès secondaire (accès pour les embarcations)
- Accès tertiaire (contact visuel et accès à la rive, mais non à l'eau)
- Accès visuel
- Berges accessibles
- Berges inaccessibles

Activité du port

- Vieux-Port de Montréal
- Terminaux maritimes
- Zone de service et transport

Voies ferrées

- Compagnie de chemin de fer Canadian Pacific (CP)
- Administration portuaire de Montréal (APM)
- Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)
- Gare de triage

Verdissement

- Zone avec peu de canopée
- Limite d'arrondissement de Ville-Marie
- Parc de Montréal



Source: Données Québec (2017), Port de Montréal (2017), Rayside Labossière (2017).

Fond de carte: Ville de Montréal (2011).

RAYSIDE | LABOSSIÈRE

Architecture Design Urbanisme

TRANSPORT, CIRCULATION ET MOBILITÉ

Le secteur du sud-est de Ville-Marie est situé au confluent de plusieurs infrastructures de transport d'envergure métropolitaine. La présence du pont Jacques-Cartier, de la rue Notre-Dame Est et de l'autoroute Ville-Marie a un impact sur la qualité de vie des citoyens du quartier. La congestion de ces artères entraîne des nuisances notables ainsi qu'une diminution de la performance du réseau d'autobus. Les lignes d'autobus situées sur les rues Ontario, Papineau et René-Lévesque pâtissent de cette saturation du réseau routier. En parallèle, malgré une bonne desserte par le réseau de métro, la ligne orange est saturée entre les stations Mont-Royal et Bonaventure et la ligne verte entre les stations Berri-UQAM et McGill¹. Le transport en commun demeure néanmoins le choix modal pour près du tiers des déplacements².

Si les déplacements actifs sont privilégiés par près d'un tiers de la population³, les grandes infrastructures routières constituent d'importantes barrières et compliquent les déplacements des piétons et des cyclistes. La rue Notre-Dame Est, les abords du pont Jacques-Cartier (incluant les rues Papineau et de Lorimier), l'autoroute Ville-Marie et ses voies d'accès et le boulevard René-Lévesque constituent les axes les moins sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. La discontinuité du réseau cyclable constitue un autre obstacle notable aux déplacements cyclables. Ainsi, le manque de connexion cyclable entre la portion est et ouest du secteur et l'interruption des liens nord-sud à proximité du pont Jacques-Cartier complexifient les déplacements des cyclistes.

Il est important de noter que le manque de pistes cyclables entraîne une présence accrue de cyclistes sur les rues Ontario, Sherbrooke, Amherst et les prolongements des rues Maisonneuve et René-Lévesque⁴.

ENJEUX LIÉS AU TRANSPORT, À LA CIRCULATION ET À LA MOBILITÉ

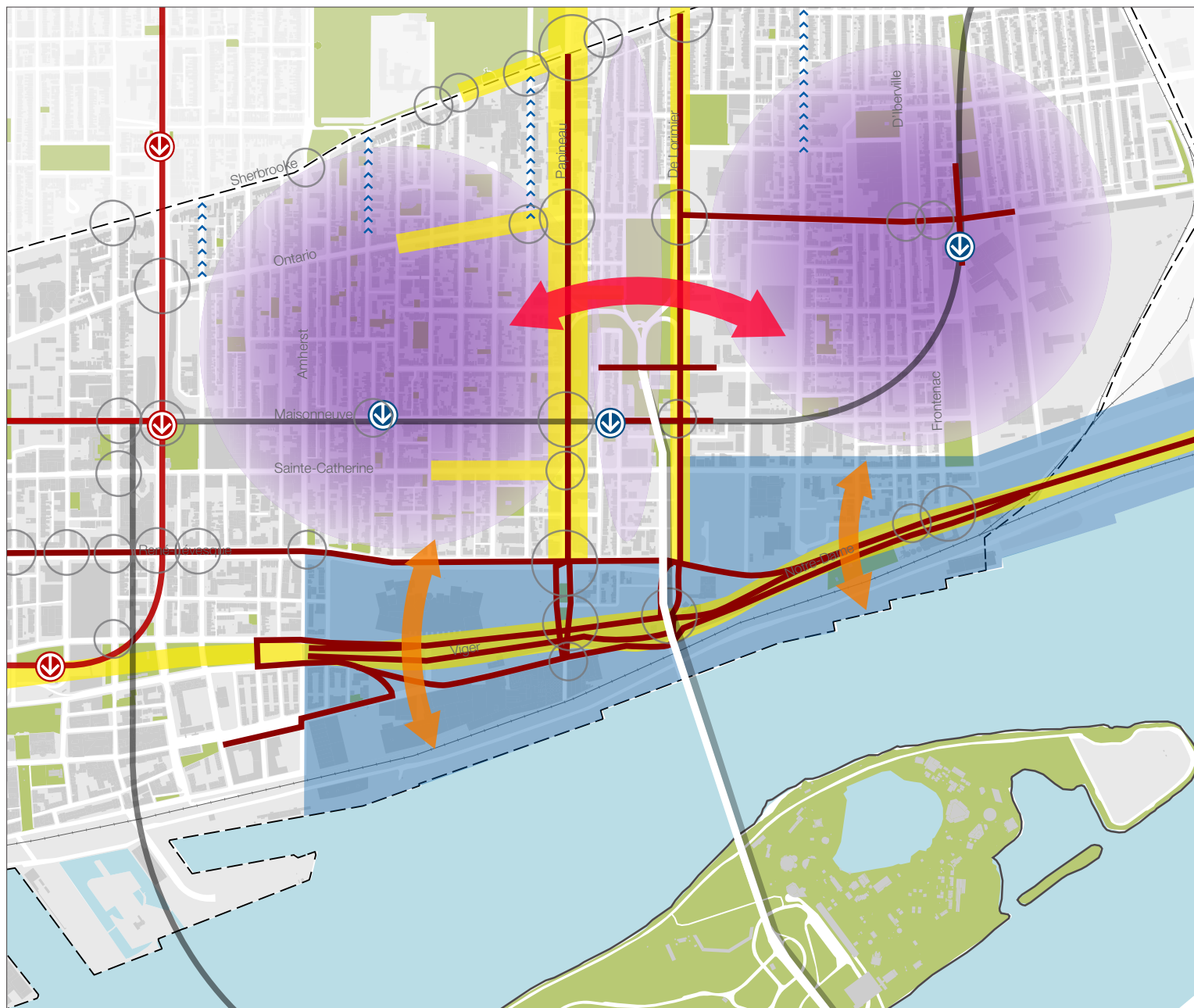
- + Connexion du secteur Molson et du parc Bellerive au nord du quartier
- + Réduction de la congestion et réaménagement des abords du pont
- + Réduction des effets négatifs de la circulation sur la qualité de vie des résidents
- + Amélioration de l'environnement piéton, pour assurer des aménagements de qualité, sécuritaire et accessible pour tous
- + Réaménagement de l'autoroute Ville-Marie et de la rue Notre-Dame (recouvrement de l'autoroute)

1 WSP. 2016. Étude sur l'accessibilité et la mobilité du centre-ville.

2 RTM. 2015. Enquête Origine-Destination 2013.

3 *Ibid.*

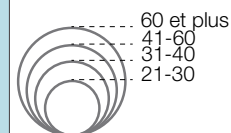
4 WSP. *Op. cit.*



TRANSPORT, CIRCULATION ET MOBILITÉ

- Barrière routière
- Espace piéton à améliorer
- Forte pente
- Liaison difficile à pied
- Liaison difficile à pied et à vélo
- Secteur où la circulation diminue la qualité de vie des résidents
- Potentiel de développement restreint par les grandes infrastructures
- Réseau de transport collectif souterrain saturé

Nombre total d'accidents par intersection (entre 2012-2014)



Limite d'arrondissement de Ville-Marie

Parc de Montréal



Source: WSP (2016), Ville de Montréal (2017).

Fond de carte: Ville de Montréal (2011).

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme

QUARTIER COMPLET

Le secteur du sud-est de Ville-Marie possède une multitude d'éléments identitaires forts qui participe au sentiment d'appartenance des citoyens (Saint-Jacques, le Village, Faubourg à M'lasse, Sainte-Marie, Pied-du-Courant, etc.). Réel milieu de vie habité à proximité du centre-ville, le secteur accueille une certaine mixité d'usages et de populations, bien que le sud du secteur soit plutôt déstructuré.

Si le quartier subit déjà un processus d'embourgeoisement, les districts de Saint-Jacques et Sainte-Marie sont caractérisés par une population défavorisée. En effet, un nombre important de personnes vivent sous le seuil de la pauvreté (34 % de la population en comparaison à 27 % pour la ville de Montréal). En matière de logement, le secteur a un des taux de locataires parmi les plus élevés à Montréal, soit 78 % des habitants ou des ménages. De ce nombre, près de 44 % affectent plus de 30 % de leur revenu à leur logement¹. De plus, de nombreuses familles résident dans le quartier. Avec ses cinq écoles primaires publiques et une école secondaire, les infrastructures scolaires existantes doivent pallier l'absence d'école dans le secteur du faubourg Saint-Laurent, dans le Vieux-Montréal et au sud de la rue Maisonneuve.

Si le secteur est principalement résidentiel, il est également marqué par la présence de grandes infrastructures et par une importante zone d'emploi en bordure du fleuve et de la voie ferrée (Molson, Radio-Canada, Pied-du-Courant, etc.). Au total, près de 20 000 emplois répartis dans de grandes entreprises sont répertoriés dans le secteur. Néanmoins, trois grandes entreprises (Molson, SAQ, Télé-Québec), regroupant près de 1750 emplois, ont annoncé qu'ils déménageraient dans les prochains mois. La rétention et la création d'emplois pour les résidents du secteur demeurent une priorité pour la lutte à la pauvreté.

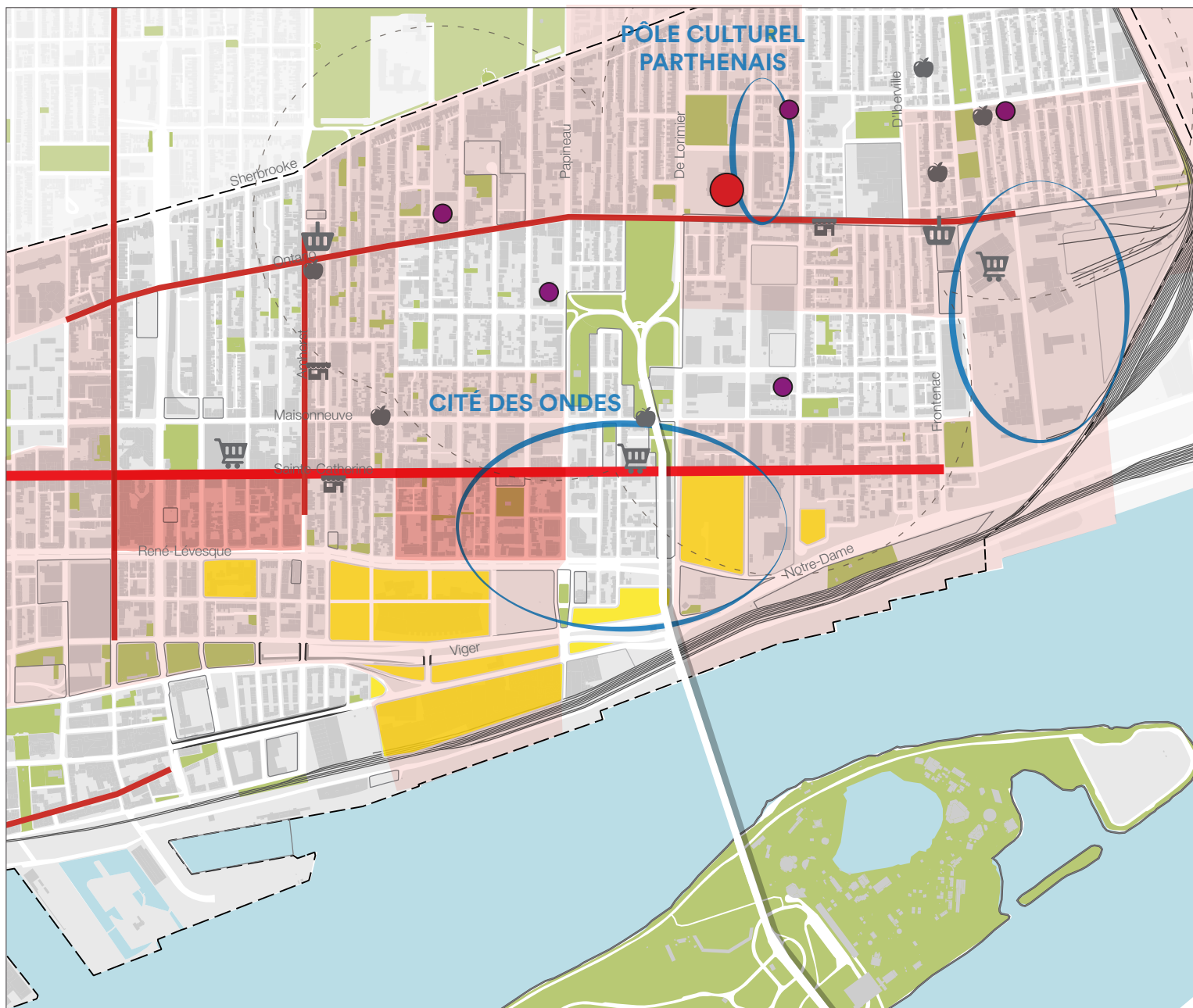
En ce qui a trait à l'offre commerciale, le territoire du secteur est desservi par plusieurs rues commerciales, dont les rues Sainte-Catherine, Amherst,

Ontario et Saint-Denis. Néanmoins, la répartition des commerces de proximité, et plus particulièrement des commerces d'alimentation, varie beaucoup entre les différentes parties du secteur. Seuls trois supermarchés, un marché et sept épiceries desservent l'ensemble du quartier. Par ailleurs, 73 % des commerces d'alimentation sont des dépanneurs dans Sainte-Marie. Selon une étude du Dispensaire diététique de Montréal réalisée en 2005, le coût du panier à provision nutritif dans le Centre-Sud est le plus élevé à Montréal. Pour pallier cette situation, des initiatives ont été mises sur pied, dont le marché solidaire Frontenac. C'est néanmoins près du tiers des élèves du primaire et de la moitié des élèves du secondaire qui bénéficient aujourd'hui de mesures alimentaires.

ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT D'UN QUARTIER COMPLET

- + **Renforcement du sentiment d'appartenance (culture, patrimoine, participation citoyenne, etc.)**
- + **Maintien de la population résidente dans le quartier**
- + **Localisation et qualité de l'habitat, des services de proximité et des services publics**
- + **Conservation des secteurs d'emploi**
- + **Amélioration des conditions de vie de la population (sécurité alimentaire, réduction des nuisances, verdissement, etc.)**
- + **Compétitivité de la rue Sainte-Catherine et des artères commerciales**
- + **Préservation de la mixité (usages, fonctions, populations)**

¹ Statistique Canada. 2017. Recensement 2016.



QUARTIER COMPLET

- Secteur avec un haut taux d'effort
- Projet immobilier incluant possiblement du logement
- École secondaire
- École primaire
- Rayon de 500 mètres autour d'école primaire
- Secteur d'emploi à préserver
- Artère commerciale

Commerce d'alimentation

- Supermarché
- Marché
- Épicerie
- Fruiterie

- Limite d'arrondissement de Ville-Marie
- Parc de Montréal

150 0 150 300 m

Source: CSDM (2017) Rayside Labossière (2017), Ville de Montréal (2017).

Fond de carte: Ville de Montréal (2011).

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme



DÉMARCHE ET RÉSULTATS

Les participant.e.s aux 12 tables de discussion ont échangé sur les forces et les solutions des trois thématiques suivantes : l'accès au fleuve et au verdissement; le transport, la circulation et la mobilité et le développement d'un quartier complet. Bien que la recherche de consensus ne fût pas l'objectif de cette rencontre, plusieurs idées fortes sont ressorties des échanges.

ÉLABORER UNE VISION GLOBALE COHÉRENTE

Il y a un momentum, une occasion unique à saisir quant à l'aménagement du secteur selon un grand nombre de participant.e.s. Les projets en développement à moyen et long terme entraîneront des changements majeurs dans le sud-est de Ville-Marie. Toutes les tables de discussion ont souligné que bien que la zone soit divisée en de nombreux sites, il fallait penser l'aménagement sur l'ensemble du territoire en assurant une planification globale afin de réserver des espaces et d'intégrer des services nécessaires tels que des écoles, des centres de loisirs et de sports, des espaces communautaires, des parcs, des espaces de rencontres, etc. Il faut s'assurer de la qualité, de la convivialité et de la sécurité de ces lieux pour que tous les citoyens du secteur puissent en profiter. Les participant.e.s ont aussi émis le souhait qu'un processus de concertation inclusif et collectif soit mis en place pour soutenir cette démarche de développement. Cette concertation devra inclure les trois paliers gouvernementaux et les multiples parties prenantes tant privées, institutionnelles, communautaires que citoyennes. Il est nécessaire que tous ces acteurs travaillent ensemble pour que la population du Centre-Sud et montréalaise puisse profiter de cette nouvelle fenêtre sur le fleuve et assurer un prolongement naturel et harmonieux du Centre-Sud.



CRÉER UN MILIEU DE VIE VERT ET BLEU

DES BERGES ACCESSIBLES POUR TOUS ET RÉFLÉCHIES PAR TOUS

L'ensemble des participant.e.s s'accordent pour dire que la question de la vocation publique des berges est importante et doit être adressée dans les développements futurs du secteur. Cela dit, la majorité des tables de discussion soulignent la complexité d'accéder physiquement aux berges considérant les grands nombres d'obstacles existants. Plusieurs pistes de solutions sont toutefois proposées : construire une passerelle ou un tunnel pour rejoindre les berges; modifier le tracé des voies ferrées; recouvrir l'autoroute et les voies ferrées; effectuer un agrandissement du parc Bellerive; ériger des belvédères pour mettre en valeur les vues du fleuve; etc. Au-delà des diverses propositions d'aménagement, l'idée de simplement mettre en valeur le fleuve et l'animation naturelle qui lui est propre tel que les vues, le passage des bateaux ou l'activité portuaire a aussi été discutée.

Encore une fois, les participant.e.s ont nommé que les réflexions autour de la mise en valeur des berges doivent être réfléchies en incluant les gens du quartier. La capacité de mobilisation du milieu est vue comme étant une force et plusieurs tables soulignent l'importance d'établir des dialogues avec les résidents du secteur dans les divers projets d'aménagement.

INTENSIFIER ET DIVERSIFIER LE VERDISSEMENT

Les 12 tables de discussions ont unanimement signalé la nécessité de verdir intensivement tout le secteur. Que ce soit par la plantation d'arbres et d'arbustes ou par des politiques d'inclusion systématique de toits verts et de stationnements perméables et verdis dans les développements futurs, tous insistent sur l'importance de diminuer les ilots de chaleur dans le secteur. Pour avoir un impact immédiat, plusieurs souhaitent que les nombreux espaces vacants et sous exploités soient verdis de manière temporaire par l'entremise d'arbres et d'arbustes en pots. Les participant.e.s avancent qu'il serait souhaitable de développer des projets d'aménagements structurants comme la création de promenades vertes ou d'un parc linéaire qui créeraient en lien entre le quartier existant et le fleuve. Dans une optique de faire grandir les projets d'agriculture urbaine, le développement de jardins communautaires temporaires ou permanents a aussi été proposé par certaines tables de discussion.

QUELQUES MOYENS NOMMÉS PAR LES PARTICIPANT.E.S POUR AMÉLIORER L'ACCÈS AU FLEUVE ET LE VERDISSEMENT

- + Développer une vision collective audacieuse pour redonner accès aux berges à la population;
- + Aménager une trame verte connectant les ruelles vertes;
- + Aménager un parc linéaire le long du fleuve pour rejoindre le canal Lachine;
- + Aménager une trame verte en U qui commencerait au Parc des Faubourgs et rejoindrait la gare de triage à l'est du secteur en passant notamment par les parcs existants (Faubourgs, Bellerive, Jos-Montferrand) conjugués à un nouvel aménagement dans le périmètre des Quais de Lorimier;
- + Aménager des tracés piétonniers accueillants et verts entre les métros Frontenac et Papineau et le fleuve;
- + Faciliter l'usage transitoire et le développement de nouvelles pratiques innovantes en urbanisme afin d'occuper les espaces vacants en attendant les développements qui se feront dans 10, 15, 20 ans;
- + Développer des outils législatifs et financiers pour faciliter la mise en place de toits verts.



Le belvédère du Chemin-Qui-Marche

AMÉLIORER LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

LE RÉAMÉNAGEMENT DE NOTRE-DAME, UN INCONTOURNABLE

Selon l'ensemble des tables de discussion, l'avenir du secteur est intrinsèquement lié au redéveloppement du boulevard Notre-Dame et ses voies d'accès. Celui-ci traverse le sud-est de Ville-Marie et la circulation de transit y est dense. Tant que des plans de revitalisation de cet axe de transit ne seront pas définis, il sera difficile de développer le secteur. La majorité des tables ont discuté de la nécessité de dénouer le nœud problématique de Notre-Dame pour favoriser la mobilité du quartier.

RÉFLÉCHIR AUTREMENT LA CONGESTION AUTOMOBILE

Au-delà du dossier majeur de Notre-Dame, tous insistent sur l'importance de réduire la circulation de transit et le flux automobile en plus du besoin de connecter le quartier existant avec le quartier en devenir. Une solution majeure nommée à maintes reprises est le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie qui est aussi vu comme étant essentiel pour créer un nouveau milieu de vie et faciliter son intégration au quartier existant.

UN QUARTIER MISANT SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

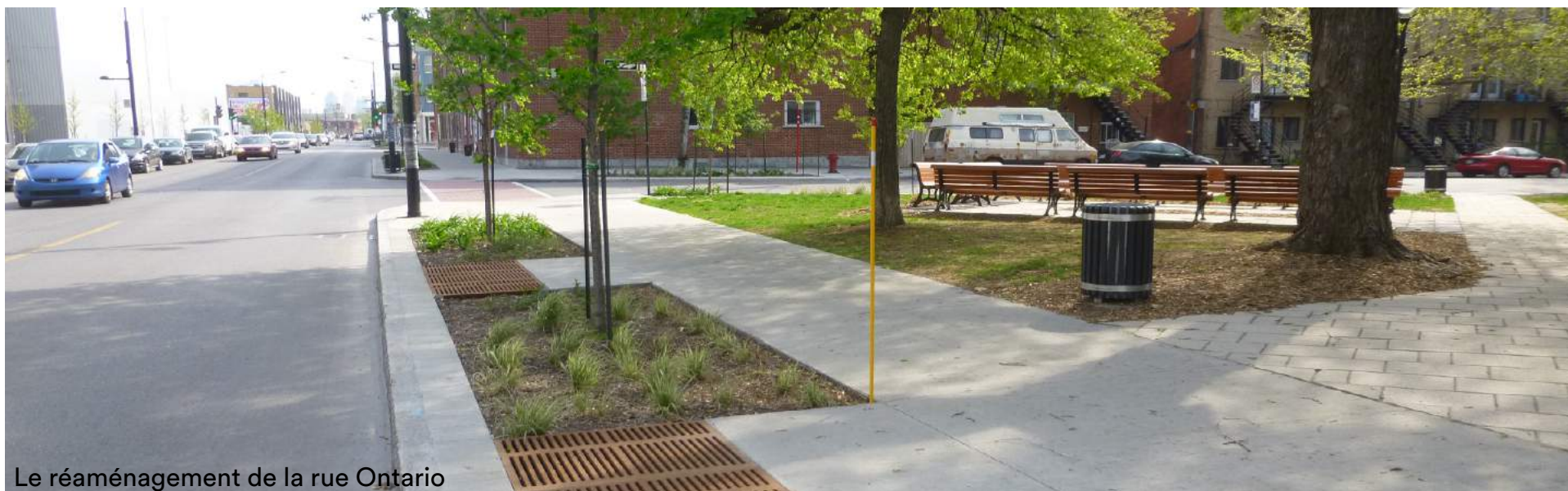
L'amélioration et l'implantation de nouveaux services de transport en commun et l'augmentation des incitatifs à leur utilisation ressortent unanimement des discussions des 12 tables. Plusieurs solutions sont proposées, allant de la mise en place de voies réservées pour bus et voitures à multiples passagers, de l'installation d'un péage sur le pont, ou encore au développement des options d'auto partages, auto en libre-service, etc.

UN MILIEU DE VIE OÙ LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES SONT EN SÉCURITÉ

L'enjeu du potentiel piétonnier du secteur a été mis de l'avant par plusieurs comme étant primordial pour réaliser un milieu de vie de qualité. Les discussions étaient vives autour de l'absence de sécurité pour les piétons dans une grande partie du secteur visé. Le grand nombre d'entraves aux déplacements piétonniers et cyclistes tels que Notre-Dame, René-Lévesque, de Lorimier ou le pont Jacques-Cartier, amène un degré de complication supplémentaire pour le réaménagement et la sécurisation du secteur. Toutefois, la réduction de la vulnérabilité des piétons et des cyclistes est primordiale selon l'ensemble des groupes. Les participant.e.s croient qu'il faut planifier de manière intégrée les modes de déplacements en mettant une emphase sur les citoyens les plus vulnérables pour créer des milieux de vie conviviaux. Plusieurs idées d'aménagements furent nommées telles que la mise en place de nouvelles pistes cyclables, traverses piétonnes, circuits ou tracés piétonniers et cyclables. Ceux-ci se doivent d'être beaux et sécuritaires. On souligne aussi l'importance de tester à court et moyen terme des aménagements transitoires et d'oser prototyper, d'essayer de nouvelles approches innovantes d'urbanisme dans ce secteur qui prendra certainement plus de 20 ans à réaménager. Il est même proposé de faire de ces espaces en redéfinition de véritables laboratoires de mobilité.

QUELQUES MOYENS NOMMÉS PAR LES PARTICIPANT.E.S POUR AMÉLIORER LE TRANSPORT, LA CIRCULATION ET LA MOBILITÉ

- + Développer une vision concertée pour le boulevard Notre-Dame;
- + Transformer Notre-Dame en boulevard urbain convivial;
- + Planifier le lien nord-sud à travers le réaménagement de la tête du pont Jacques-Cartier;
- + Étendre les liens cyclables;
- + Considérer la place des piétons et l'accessibilité au transport en commun dans l'aménagement du futur quartier;
- + Développer des passerelles piétonnes et cyclistes pour traverser les voies ferrées;
- + Mettre en valeur la vue du pont Jacques-Cartier qui offre une vitrine sur la ville;
- + Mettre en place un système de navettes fluviales qui donneraient accès au Vieux-Port, à l'est de l'île, au parc Jean-Drapeau et à la Rive Sud;
- + Créer un train touristique, sur l'emprise existante des voies ferrées, desservant le Vieux-Port jusqu'au parc Bellerive avec des stations intermodales permettant de combiner les déplacements en train à un réseau cycliste et piétonnier.



Le réaménagement de la rue Ontario

UN QUARTIER COMPLET CULTIVANT L'ESPRIT DU QUARTIER ACTUEL

DÉVELOPPER DES LOGEMENTS CORRESPONDANTS AUX BESOINS DE LA POPULATION

Plusieurs éléments font consensus dans les discussions tels que la construction de logements sociaux et communautaires et le besoin de développer des logements adaptés aux familles. Certains groupes ont formulé le souhait d'inclure des aspects plus spécifiques comme l'accès universel (personnes âgées, en situation de handicap, etc.) dans les développements futurs. Pour plusieurs, l'ajout de logements au secteur permettrait de mieux loger la population existante qui est parfois prise avec des problématiques d'insalubrité. Finalement, la nécessité que la Ville se dote d'outils règlementaires plus stricts que l'actuelle *Stratégie d'inclusion de logements abordables* a été soulignée par plusieurs participant.e.s.

UN PARC LOCATIF EN BONNE SANTÉ

Un grand nombre d'éléments ont été nommés par les participant.e.s afin que se développe un quartier complet dans le sud-est de Ville-Marie. Notamment que celui-ci soit mixte de par sa population et ses usages. De plus, la très grande majorité des tables a souligné l'importance de préserver le parc locatif existant qui répond aux besoins de base de la population actuelle et qui s'effrite depuis de nombreuses années.

BONIFIER LES SERVICES DE PROXIMITÉ

Dans la vision de développement d'un quartier complet, on retrouve évidemment la présence d'écoles, de CPE, de centres communautaires, etc. Certains groupes ont proposé que l'on développe des modèles innovants où les écoles et les CPE sont inclus dans le développement du secteur. Il est aussi mentionné par plusieurs tables qu'il faut profiter du réaménagement pour rendre disponibles des locaux pour les organismes communautaires, liens sociaux importants du quartier. L'accès à la culture est aussi vu comme un enjeu primordial. Ainsi, il est proposé de bonifier

l'offre culturelle en incluant dans les projets en développement des lieux de création et de diffusion, une bibliothèque, de l'art public, etc. Dans un esprit d'inclusion des populations marginalisées présentes sur le territoire, des participant.e.s ont proposé de construire un réseau d'entraide et de protection des plus vulnérables dans la communauté. Ils rappellent qu'il faut penser au développement en ne négligeant pas les aspects de l'entraide, des services de santé et de bien-être.

DES COMMERCES DE PROXIMITÉ EN COMPLÉMENTARITÉ AVEC LA RUE SAINTE-CATHERINE

Afin d'encourager le maintien à long terme des services et des commerces de proximité, une solution nommée par les participant.e.s est d'assurer un contrôle législatif des baux commerciaux. Il faut être créatif dans l'utilisation d'incitatifs fiscaux pour favoriser l'implantation de certains types de commerces de proximité (épicerie, fruiterie, quincaillerie, banque, pharmacie, etc.). On souligne que de densifier le sud du quartier permettra une augmentation de l'offre de services et l'implantation de nouveaux commerces ce qui aura un impact positif sur la qualité de vie.

UNE ÉCONOMIE AU BÉNÉFICE DU QUARTIER

Somme toute, quelques groupes ont souligné l'importance de garder un équilibre dans l'aménagement du secteur et les activités économiques présentement très fortes dans le sud-est de Ville-Marie. D'ailleurs, plusieurs voient la sauvegarde des lieux commerciaux comme essentielle au développement d'un quartier complet et pour certains les activités portuaires sont vues comme une force pour Montréal.

ATTÉNUER LES EFFETS DE L'EMBOURGEOISEMENT

Cultiver l'esprit de quartier en le développant avec les résidents est vu comme une manière d'assurer l'adoption et la pérennité de tous les aménagements futurs. La majorité des intervenants soulignent qu'il faut construire un nouveau quartier qui s'intègre harmonieusement au quartier existant. D'ailleurs, plusieurs tables soulignent l'importance de se soucier du fort risque d'embourgeoisement du secteur. Ils voient la nécessité de

s'en préoccuper dès le départ pour que tous bénéficient du développement et de l'amélioration de la qualité de vie. Une solution à cette situation quasi inévitable est d'impliquer les citoyens dans des démarches de consultation en amont des démarches de développement. Enfin, l'implication active et soutenue des différents paliers gouvernementaux est un incontournable afin de sortir des sentiers battus et que ce secteur devienne un développement exemplaire, inclusif et innovant.

QUELQUES MOYENS NOMMÉS PAR LES PARTICIPANT.E.S POUR DÉVELOPPER UN QUARTIER COMPLET

- + Assurer le développement d'une mixité de logements en adoptant une politique d'inclusion systématique dans laquelle les quotas de logements sociaux, communautaires et abordables sont plus élevés;
- + Intégrer une plus-value sociale aux projets immobiliers, résidentiels ou commerciaux (accès aux toilettes publiques, lieu de détente, jardins communautaires sur le toit, etc.);
- + Prendre 1 % du budget des gros développements immobiliers pour investir dans des projets citoyens sur le territoire;
- + Encourager les commerces et entreprises à développer des politiques d'embauches locales;
- + Développer des projets avec une architecture audacieuse;
- + Faire du redéveloppement de ce secteur un projet exemplaire pour Montréal;
- + Mettre en valeur le patrimoine du quartier, l'histoire de Molson, du Pied-du-Courant ou du Faubourg à M'lasse par exemple;
- + Mettre en place un comité d'accompagnement qui réfléchirait collectivement aux enjeux d'embourgeoisement.





CONCLUSION

L'enthousiasme et l'ouverture des participants à rêver collectivement le secteur du sud-est de Ville-Marie tout au long de cet événement témoignent du succès de la rencontre. Cette première rencontre réunissant des acteurs de tous les horizons a permis de partager les préoccupations variées et de faire émerger des moyens et des idées novatrices. L'intérêt marqué des participants dans le redéveloppement du quartier ainsi que la conjoncture favorable incitent à poursuivre ce dialogue à plus long terme.

Suite à cette réflexion initiale, certaines idées fortes ont été dégagées par les participants afin de répondre aux enjeux précédemment identifiés. La nécessité de créer une vision cohérente, concertée et inclusive est une condition sine qua non à la création d'un milieu de vie complet. La nouvelle fenêtre sur le fleuve constitue une opportunité permettant la création d'un milieu de vie vert et bleu assurant un prolongement naturel et sécuritaire du Centre-Sud. Finalement, la planification d'un quartier complet, offrant une mixité de fonctions et s'imprégnant de l'esprit du quartier actuel, est une occasion unique de réaliser un quartier exemplaire, à la fois innovant et inclusif.

Ainsi, une volonté de continuer les discussions pour approfondir les différentes thématiques et poursuivre les réflexions sur les développements des sites et du quartier se dégage clairement de cette rencontre. Afin que cette démarche de réflexion soit la plus représentative possible, il est indispensable de faire émerger de nouvelles formes de dialogue pour engager de façon plus directe l'ensemble des acteurs. L'exhaustivité de ce processus de concertation sera ainsi la base de la légitimité des revendications qui en émaneront afin que les nombreuses idées évoquées et travaillées au cours de cette démarche puissent devenir des actions concrètes et collectives qui bonifieront durablement, et pour tous, le cadre de vie du sud-est de Ville-Marie.



RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Urbanisme