

**Mémoire dans le cadre des consultations de  
l'Office de consultation publique de Montréal  
sur le PPU des Faubourgs**

**Association des résidents du Vieux-Montréal  
(ARVM)**

**2 novembre 2020**

# **L'Association des résidants du Vieux-Montréal (ARVM)**

L'ARVM a été fondée en 1993 dans la foulée des fêtes du 350<sup>ième</sup> anniversaire de Montréal dont la célébration avait mis à rude épreuve la patience des résidants : spectacles nocturnes, foules bruyantes, rues encombrées. Les fêtes terminées, les résidants décidaient de s'organiser pour défendre leur qualité de vie.

Outre cet objectif de défense de la qualité de vie, la mission de l'ARVM est également de favoriser la protection du patrimoine historique et culturel du Vieux-Montréal et de ses faubourgs en harmonie avec le développement résidentiel, commercial et touristique.

L'ARVM représente les résidants demeurant dans l'arrondissement historique et ses faubourgs soit le faubourg des Récollets, la Cité Multimédia et le faubourg Québec.

## **Contexte du mémoire**

Le territoire de l'ARVM est enclavé entre, au nord, l'autoroute Ville-Marie et ses voies de desserte Saint-Antoine et Viger et au sud, par la voie ferrée et le territoire du Vieux-Port de Montréal. D'ouest en est, le territoire est bordé par le boulevard Robert Bourassa et la rue Papineau comprenant ainsi le secteur à requalifier de la Molson. Outre Saint-Antoine, les rues Notre-Dame, Saint-Paul et De la Commune assurent les échanges est-ouest dans le quartier.

Relativement peu peuplé (environ 8500 personnes avec les faubourgs), ce territoire manque cruellement de services publics et de commerces de proximité, sa structure commerciale étant surtout tournée vers la restauration et les activités récréatives et touristiques.

Le PPU des faubourgs offre la possibilité d'alléger cette situation d'enclavement et aussi de combler certaines lacunes notamment en matière de services. Par ailleurs, nous craignons que certains choix risquent de générer des répercussions négatives, notamment au niveau de la circulation sur les rues Notre-Dame et De la Commune.

## Commentaires généraux

Un des éléments de la vision du PPU est de «rétablir la relation du quartier avec le Vieux-Montréal». Dans l'axe nord-sud cela sera réalisé principalement par le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie de façon à faciliter les déplacements piétons et cyclistes et en assurant une certaine continuité de la trame de rues. Dans l'axe est-ouest, le prolongement de la rue De la Commune vers l'est assurera avec la rue Notre-Dame, le lien entre le Vieux-Montréal et le secteur Molson. Enfin une bonification souhaitable du transport en commun dans le faubourg Québec et le secteur Molson est prévue.

L'ARVM ne peut qu'applaudir à ces actions de désenclavement du Vieux-Montréal surtout dans le contexte où la requalification du secteur sud devrait s'inscrire «dans une dynamique de continuité et de complémentarité avec les quartiers environnants, et de prendre en compte les répercussions potentielles».

Certains éléments du PPU concourent effectivement à la complémentarité des quartiers comme l'acquisition d'un site pour l'implantation d'une école et d'équipements publics au cœur du secteur Molson et la planification d'un nouvel axe commercial sur De la Commune et Notre-Dame entre Atateken et Papineau.

De même, la mise en place d'une passerelle vers le bassin du Vieux-Port dans l'axe de la rue Visitation et d'une promenade linéaire sur De la Commune est dans la continuité des aménagements réalisés dans le Vieux-Montréal.

Cependant, en ce qui a trait à la mobilité et à l'accessibilité dans le Vieux-Montréal, il ne nous semble pas que les propositions tiennent compte des répercussions éventuelles sur le réseau routier du quartier. De même, au niveau du cadre bâti et de la forme urbaine nous ne voyons pas la continuité et le complémentarité des interventions prévues avec le tissu urbain du Vieux-Montréal.

## Mobilité et accessibilité

Il a été reconnu par les experts de l'arrondissement en première partie des audiences que les études de circulation liées au réaménagement de l'autoroute Ville-Marie ne sont pas faites, leur réalisation étant tributaire d'un cadre de collaboration avec le Ministère des Transports ainsi que des études relatives au système de transport en commun à mettre en place dans l'axe du boulevard

René Lévesque/Notre-Dame vers l'est de l'île. Un horizon de 2020-2030 a malgré cela été évoqué pour la réalisation des travaux sur Ville-Marie.<sup>1</sup>

À l'heure actuelle, il est aussi reconnu que la circulation sur les rues Notre-Dame et De la Commune comprend une bonne part de transit qui nuit à la circulation locale et à la convivialité et la sécurité de ces axes notamment pour les piétons et les touristes.<sup>2</sup> Cette situation pourrait être aggravée si le réaménagement de Ville-Marie était réalisé avant l'implantation d'un système de transport en commun qui compenserait la réduction de la capacité routière dans l'axe est-ouest.

En effet, le document intitulé «Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac» déposé lors des audiences de 2018-2019 conclut que des répercussions importantes sont à attendre au plan de la circulation véhiculaire à l'échelle du centre-ville, de la ville de Montréal et de la région métropolitaine (p.84). L'hypothèse B qui prévoit des réductions de capacité routière, plus favorable au transport actif, générerait en heures de pointe «un blocage complet du réseau ...des remontées de files très importantes...un report massif sur les axes concurrents et le réseau de rues locales» (p.80).

Une telle situation serait préjudiciable non seulement aux déplacements métropolitains mais aussi à la qualité de vie dans les quartiers périphériques et même aux objectifs de requalification des secteurs des abords du fleuve, de la Brasserie Molson, du site Radio-Canada et des Portes Ste-Marie.

### **Recommandations**

Il est recommandé que le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain ne soit pas initié avant qu'une décision ne soit prise sur le système de transport en commun structurant (SRB ou tramway) devant desservir l'est de Montréal. À l'échelle du Vieux-Montréal, il est aussi recommandé que des mesures soient prises le plus tôt possible pour mettre en œuvre l'action 13.2 du Plan local de déplacement 2020-2030 visant à limiter le transit automobile sur le réseau local<sup>3</sup>.

1. Documents 5.3, minutes 1170 à 1210; 5.4 minutes 855 à 915.

2. Ville-Marie en mouvement- Plan local de développement 2020-2030, Arrondissement de Ville-Marie p.36

3. Ibid. p.37

## **Cadre bâti et forme urbaine**

Au niveau des intentions et objectifs, le PPU des faubourgs préconise la «continuité urbaine entre les quartiers» et «l'arrimage avec le quartier existant». Pour les secteurs du Faubourg Québec et de la Molson, si c'est effectivement le cas pour la densité (cos de 6 dans le Vieux-Montréal) ce ne l'est certainement pas au niveau des hauteurs pour lesquelles on prévoit 65 m. avec un maximum possible de 100m. pour le site de la tour de la Molson. La norme prévalente actuellement dans le quartier est de 30m exception faite de Faubourg Québec.

Encore une fois on justifie la hausse non en fonction du tissu urbain dominant mais de l'exception c'est-à-dire les tours du projet Solano à la limite est actuelle du Faubourg Québec ou encore le Faubourg des Récollets dont la planification n'a jamais fait l'objet d'un PPU et d'une consultation publique.

Ces exceptions qui devraient confirmer la règle ont modifié la ligne horizontale du Vieux-Montréal bouchant les perspectives et les vues à partir de ses rues, des sites historiques et culturels (voir photos jointes). À l'heure actuelle les seules vues vers Radio-Canada, la Tour Molson et le pont Jacques-Cartier sont à partir du Quai de l'horloge, de la rue Notre-Dame, de la limite est du sentier du Chemin qui marche.

### **Recommandations**

Bien que la conservation de l'effet de cascade de l'îlot des Voltigeurs et de ses bâtiments industriels soit souhaitable, il serait préférable de revoir le mécanisme conditionnel qui y est prévu et de maintenir la hauteur de la tour Molson à 65 m. De plus, le PIIA requis pour ce secteur devrait être soumis à la consultation publique avant son approbation par le Conseil d'arrondissement.

De façon générale pour le secteur Molson, la hauteur maximale devrait être de 45 m. plus en accord avec les hauteurs existantes en front fluvial (15 et 30m.) et dans le reste du quartier.

## **La voie ferrée**

La voie ferrée du CN constituera pour le quartier Molson comme elle l'est pour le Vieux-Montréal une coupure d'avec le fleuve, un enjeu de sécurité publique et la source de nuisances sonores importantes. Le CN qui opère cette voie, est fermé aux demandes répétées des résidants du Vieux-Montréal de prendre en compte

au moins leur quiétude nocturne. Excédés, des résidants ont mis en ligne une pétition pour mettre fin au trafic ferroviaire durant la nuit.

### **Recommandations**

Il serait souhaitable que des discussions soient entamées entre la ville de Montréal, Transport Canada, l'Autorité du Port de Montréal, le CN et le CP afin que les trains du CN puissent utiliser l'entrée est pour desservir le port libérant ainsi l'emprise ferroviaire actuelle pour des activités communautaires.

À court terme, le PPU devrait à tout le moins comprendre des dispositions relatives à l'alignement et à l'insonorisation des bâtiments à proximité de la voie ferrée afin de réduire les impacts sonores.



Figure 1 Rue Notre-Dame devant l'Hôtel de ville

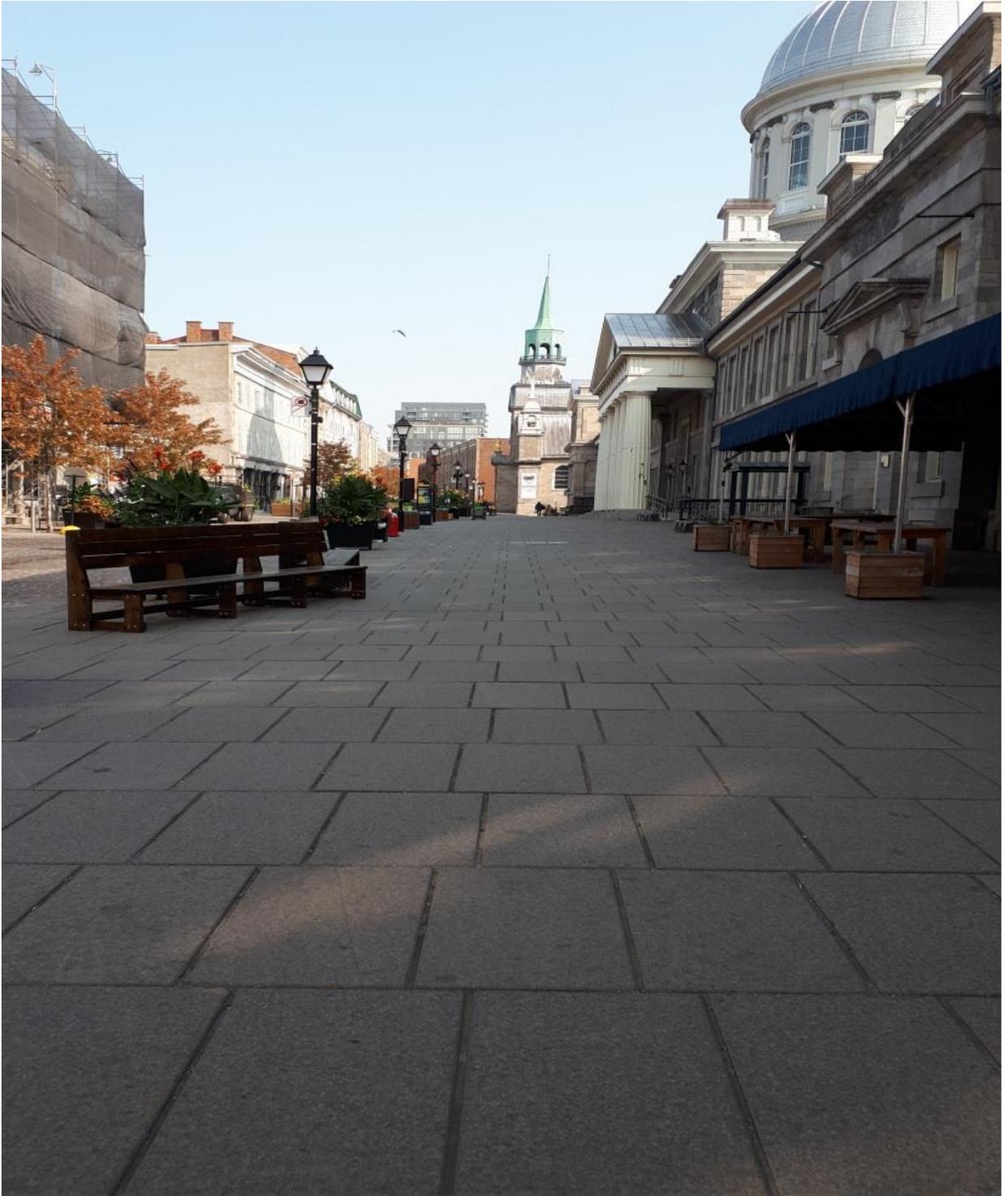


Figure 2 Marché Bonsecours



Figure 3 Saint-Paul et Place Jacques Cartier