

Montréal-Jonction, nouvelle interface de réinvention et de réinsertion urbaine de l'ancienne station de pompage Craig



@Simon Rocheleau, 2018

Par Simon Rocheleau
fondateur de Montréal-Jonction

et Patricia Clermont
analyste et stratège indépendante

Mémoire présenté dans le cadre
de la consultation de l'Office de consultation
de Montréal (OCPM) sur le secteur
Les Faubourgs

Avril 2019



@Simon Rocheleau, 2019

1. « Montréal-Jonction : un trait d'union avec le fleuve » : autour des enjeux de réappropriation et de mise à échelle humaine de la station de pompage Craig

« *Montréal-Jonction : un trait d'union avec le Fleuve* » est un projet porté par des citoyen-ne-s engagé-e-s qui souhaitent ré-imaginer l'ancienne station de pompage Craig et mettre fin au statu quo qui a mené à sa dégradation avancée. Il s'agit pour eux et elles de faire connaître aux Montréalais-es les valeurs historiques, esthétiques et patrimoniales de ce bâtiment. Laisse à l'abandon depuis tant d'années, il continue de se détériorer au fil des saisons et du passage des visiteurs clandestins.

Il s'agit aussi de mobiliser les Montréalais-es autour de l'idée de la préserver et de la restaurer, de promouvoir sa réhabilitation afin qu'elle devienne une vitrine pour le quartier qui, par sa résilience et sa créativité, ne cesse de se réinventer. Moins de lieux abandonnés, gris et sombres, clôturés et barricadés; plus de lieux vivants, lumineux, ouverts sur le quartier, mais aussi sur la ville, sur le monde. Fier de son histoire, le Centre-Sud se met de l'avant comme débrouillard qu'il est, vaillant, accueillant et plein d'espoir pour l'avenir, et spécialement par ce défi de (ré)aménagement.

Alors que des solutions au sujet de la station Craig tardent à être trouvées et à être mises en oeuvre, Montréal-Jonction vise à en faire un nouveau lieu fréquentable, en favorisant des retombées culturelles fortes basées sur l'innovation technologique, la création d'une interface dynamique et vivante entre les citoyen-ne-s, leur histoire et leur environnement urbain. Il s'agit de mettre à profit l'innovation sociale ainsi que la multiplication d'occasions et de moyens de tisser de nouveaux liens entre des acteurs issus de milieux aussi divers que le lieu est unique.

Car la station de pompage ne résulte-t-elle pas de l'imagination et de la réalisation de *geeks* de l'époque? Aujourd'hui, cette même communauté peut certainement contribuer à réinventer la vocation de ce bâtiment d'exception. C'est pourquoi, pour transcender son état actuel, le projet Montréal-Jonction compte aussi mobiliser des architectes, des ingénieur-e-s, des *makers*, des roboticiens, ainsi que des artistes de la 3D et de la cartographie (*mapping*) vidéo.

Mais surtout, le projet Montréal-Jonction se veut ancré dans le concret, le maintenant et l'évolution par petits objectifs réalistes, atteignables et mesurables. Par son entremise, l'objectif est de concevoir et de tester un modèle de revitalisation qu'il sera possible de mettre à l'échelle humaine (et piétonne) en l'appliquant à d'autres friches de plus ou moins grandes dimensions, ici ou ailleurs.

C'est donc dire que Montréal-Jonction propose de réinventer la station de pompage Craig pour en faire un maillon fort au coeur d'un secteur urbain en pleine transformation. Pour ce faire, concrètement, Montréal-Jonction veut :

- recenser les raisons qui expliquent que le statu quo prime depuis si longtemps;
- s'inspirer des modèles de transformation qui ont réussi à Montréal (comme par exemple le Projet Young¹) et comprendre ce qui a freiné ceux qui n'ont pas vu le jour (comme par exemple la Cathédrale Verte²);
- réunir les acteurs qui ont à coeur ce genre de projet de revitalisation et s'arrimer aux mouvements citoyens, communautaires, municipaux, institutionnels et corporatifs qui sont déjà actifs;
- proposer un projet intégrateur et rassembleur qui offre une alternative tangible et évolutive à la réalité actuelle.

Déjà, des actions à très court terme s'organisent, par exemple par le biais d'une participation aux prochaines Promenades de Jane (3, 4 et 5 mai 2019). Au cours de cette promenade, les participant-e-s pourront découvrir l'importance de la station Craig pour le quartier Ville-Marie/Centre-Sud. De plus, les responsables du bâtiment seront contactés pour organiser une première visite d'exploration par un petit groupe d'experts afin de formuler une proposition améliorée et fondée sur des observations in situ. En effet, plusieurs personnes ont imaginé des solutions à partir d'information prélevée de l'extérieur, mais très peu ont eu la chance de voir la station de l'intérieur, où la valeur intrinsèque de l'édifice peut être mieux appréhendée.

Dans le moyen terme, une variété de moyens de diffusions seront utilisés pour partager les informations collectées : médias sociaux et médias traditionnels, présentations publiques, concours, plateformes collaboratives, tables de concertation, etc. Un court vidéo sera réalisé ce printemps afin de documenter l'état des lieux, de partager la vision ainsi que le plan d'action. Un cahier des charges sera aussi établi pour un petit projet-pilote très rapide et orienté vers le succès : le premier pas pour ranimer la station. Au fur et à mesure que le projet évoluera, une bibliographie sera mise à jour et partagée pour servir de référence.

La volonté collective qui motive ce projet concorde avec un sentiment d'urgence d'agir qui se fait jour actuellement, alors que la brasserie Molson-Coors déménage, qu'il est notamment question de reconfigurer l'autoroute Ville-Marie (A-720) et la rue Notre-Dame... L'occasion est à saisir pour créer de nouveaux liens dans cet espace

¹ Projet Young : Laboratoire transitoire : <http://www.entremise.ca/laboratoiretransitoire>

² La Cathédrale verte : <https://fairemtl.ca/fr/cathedrale-verte-transformation-lincinerateur-des-carrieres>

jusqu'ici articulé autour d'axes routiers lourds et aménager les abords du pont Jacques-Cartier d'autres façons, plus conviviales et à échelle humaine.

2. Une dimension cruciale à problématiser : les axes autoroutiers entourant la station Craig

La station de pompage Craig existe au croisement d'axes physiques d'une importance majeure à Montréal (le fleuve St-Laurent, le pont Jacques-Cartier, l'autoroute Ville-Marie). En ce moment, sa situation - tout juste en-dessous du pont Jacques-Cartier - la rend très inaccessible. Aucun passage sécurisé n'est organisé pour qui veut s'y rendre, l'espace pour prendre pied autour d'elle est quasi inexistant, et les volumes des voies et la vitesse des véhicules motorisés y sont très élevées. Cette situation constitue un noeud gordien, tel que le souligne d'ailleurs la fiche présentant la station Craig dans les documents de l'OCPM. D'une part, la station Craig constitue en elle-même un vestige de destructions de trames urbaines anciennes, et d'autre part, sa réhabilitation dans une nouvelle trame pertinente et viable pour y accéder pose la question de ce qui a été construit et l'isole, depuis :

- «Les abords de la station sont marqués par les grands réaménagements qui ont affecté le quartier : la construction du pont Jacques-Cartier (1930), et de l'axe autoroute Ville-Marie / rue Notre-Dame (début des années 1980). En effet, la station de pompage Craig est le seul bâtiment avec la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant à avoir survécu aux démolitions liées au projet de l'autoroute Ville-Marie et de son prolongement vers l'est. Elle se retrouve aujourd'hui isolée du reste du quartier, sur un terre-plein central entre les voies de l'avenue Viger et de la rue Notre-Dame.»³



Source : OCPM, fiche sur la carte interactive sur le site de la consultation des Faubourgs de l'OCPM, <http://faubourgs.ocpm.qc.ca/#>,
Figure 1 : Plan de localisation.

³ Office de consultation publique de Montréal [OCPM], Secteur des Faubourgs, Secteur 5 – Station de pompage Craig, section *Situation actuelle*, fiche sur la carte interactive sur le site de la consultation des Faubourgs de l'OCPM : <http://faubourgs.ocpm.qc.ca/#>.

- «À moyen terme, le devenir de la station Craig est intimement lié à son environnement. Ainsi, tant que le bâtiment restera implanté dans le terre-plein central d'une route à fort débit, son accessibilité demeurera restreinte et ses usages possibles seront incompatibles avec une ouverture au public. Des réponses sont donc à apporter aux enjeux suivants :
 - La présence des voies rapides de part et d'autre de la station ne rend pas son environnement convivial ni son accès sécuritaire. Le manque d'accessibilité est l'obstacle principal pour une mise en valeur de l'édifice et une occupation pérenne.»⁴



Source : OCPM, fiche sur la carte interactive sur le site de la consultation des Faubourgs de l'OCPM, <http://faubourgs.ocpm.qc.ca/#>,
Figure 4 : La station Craig en 2018.

À l'occasion de la présente consultation, l'arrondissement Ville-Marie met de l'avant une vision de l'aménagement du secteur des Faubourgs à travers laquelle elle propose notamment de :

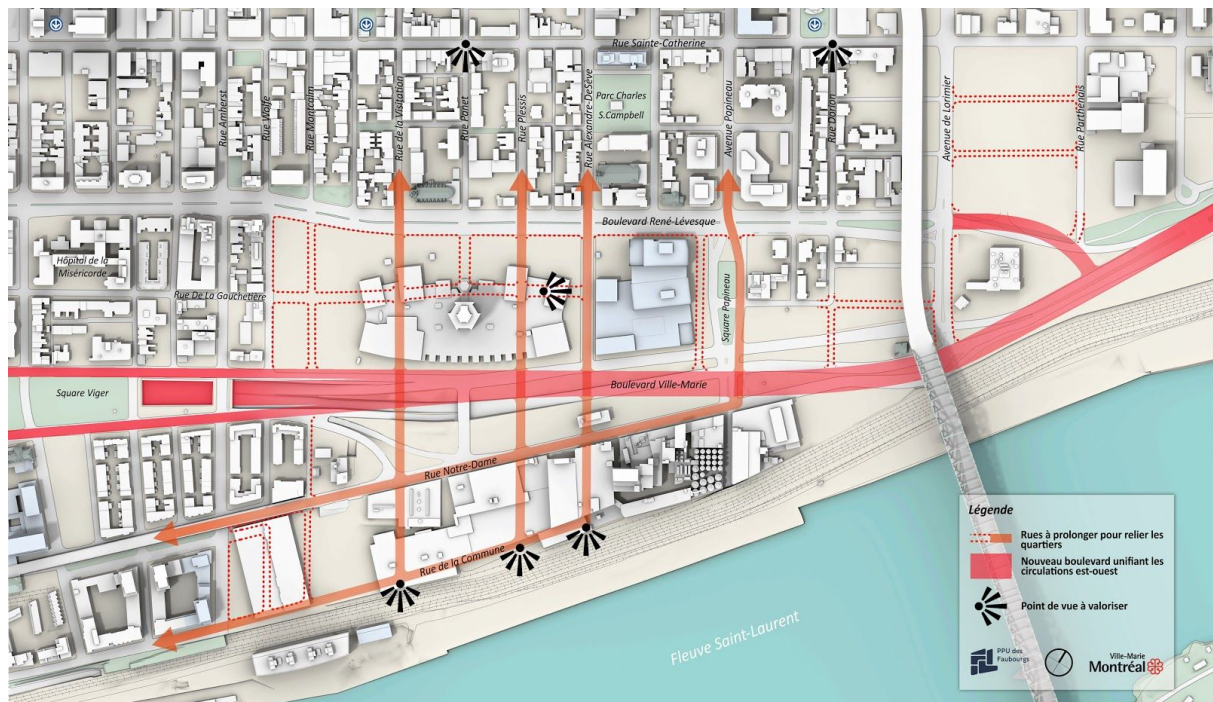
- «[r]econnecter les trames de rue des quartiers Centre-Sud et Vieux-Montréal[;]
- [t]ransformer le lien routier entre la fin de l'autoroute Ville-Marie, l'avenue Papineau (accès au pont Jacques-Cartier) et la rue Notre-Dame pour l'adapter au contexte urbain et y concilier toutes les mobilités», et
- «[d']inventer un rapport durable au fleuve tenant compte de la présence du Port de Montréal et des voies ferrées.»⁵

Or, la station Craig est nichée au creux du croisement entre le « boulevard Ville-Marie » et le pont Jacques-Cartier (respectivement en rouge, et en gris et blanc, dans la carte présentée à la page suivante). Cela fait en sorte que l'emprise de ce qui se veut un boulevard est très large (tout comme sur René-Lévesque, d'ailleurs) et se situe dans le prolongement de ce qui est souvent appelé « la rue Notre-Dame ». Celle-ci se confond avec un axe à fort débit, c'est-à-dire l'autoroute 20, et son emprise ne commence à ressembler à une rue que lorsqu'elle s'écarte de l'axe Est-Ouest. Une fois de plus, la nomenclature couramment utilisée pour nommer les axes urbains dans ce secteur obscurcit trop souvent le fait que les

⁴ Idem, section *Principaux enjeux*.

⁵ Idem, section *Les propositions de l'arrondissement*, «Pour la zone déstructurée et en requalification».

Faubourgs sont actuellement traversés par une emprise autoroutière. Cela concourt à maints malentendus entre les résident-e-s du Centre-Sud et des quartiers qui sont traversés par de tels axes⁶.



Vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone en requalification (futurs milieux de vie) - Version décembre 2018,

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/carte_vision_damenagement_faubourgs_11.pdf.

Pour les planificateurs des niveaux municipal et provincial, il n'y a aucun doute que ces axes soient destinés à assurer une fluidité routière qui doit être favorisée le plus possible. En font foi des énoncés tels que le suivant, par exemple, que l'on retrouve dans l'*Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac*, en légende de la Figure 3 (« Réseau routier à caractère régional ») :

- «La situation de la zone d'étude est vraiment particulière et les problématiques liées à la mobilité ne doivent pas seulement être regardées à l'échelle du quartier, mais bien à l'échelle de la communauté métropolitaine de Montréal. Le secteur a un rôle important de : porte d'entrée du centre-ville, tête de pont de Jacques-Cartier, lien autoroutier est-ouest de l'Île de Montréal.»⁷

⁶ Comme Hochelaga-Maisonneuve, par exemple.

⁷ Les Services EXP Inc. (pour la Ville de Montréal, Service de Mise en Valeur du Territoire – Direction de l'Urbanisme – Division de l'Aménagement et du Design Urbain) (31 juillet 2018). « Secteur Square Papineau / Pied du Courant - Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac », Étude de préfaisabilité, Rapport final, p.9.

Pourtant, dès la séance d'information de la présente consultation, en mars dernier, par exemple, des citoyen-ne-s ont mis de l'avant leurs préoccupations quant à la fréquentation ou à la traverse du boulevard René-Lévesque, notamment. D'autres ont soulevé l'importance de bonifier le transport en commun dans ce secteur, afin de réduire l'afflux de véhicules, qui sont au coeur d'enjeux de sécurité et d'efficacité de la mobilité dans le secteur. Par ailleurs, de l'avis même des fonctionnaires de l'arrondissement, la vision d'aménagement est tributaire d'éventuels projets de transport en commun efficace dans l'est de l'axe Notre-Dame. Or, ces projets restent dans un flou des plus agaçants et inquiétants pour qui s'intéresse à une amélioration de la mobilité dite durable, que ce soit par transport actif ou par transport en commun.

Alors que la fréquentation de la ligne verte de métro est saturée, les pistes cyclables « utilitaires » (utilisées notamment pour que les gens se rendent et reviennent de leur travail) sont aussi de plus en plus achalandées et en trop petit nombre. Les abords piétonniers restent aussi à augmenter de façon à favoriser la marche de manière conviviale, sécuritaire et efficace, et font l'objet de projets en ce sens (en font foi les projets autour de la rue McGill, du Square-Phillip, par exemple).

Mais plus fondamentalement, c'est la question de la réduction du nombre d'automobiles et de camions en milieu urbain qui se pose et qui pourtant, peine à être abordée de manière plus franche et, disons-le, courageuse. Une planification du secteur des Faubourgs et, plus largement, du centre-ville qui mise sur le transport en commun et les transports actifs doit oser dire d'emblée qu'il faudra, pour effectuer des transferts modaux significatifs, enlever des voies de l'emprise (auto)routière, surtout lorsqu'elles passent dans des secteurs urbains et appelés à se densifier.

D'autant plus en cette époque d'urgence climatique, qui doit nous amener à presser le pas pour nous adapter aux changements climatiques qui nous bousculent déjà et de plus en plus, des objectifs clairs en termes de mobilité durable doivent être mis de l'avant. Ces objectifs doivent impérativement laisser tomber un fatalisme doublé d'un laisser-aller qui nous a mené à toujours laisser augmenter l'afflux d'automobiles en ville. Globalement, ils doivent comporter au moins deux volets :

- 1) l'un d'eux consiste à viser une réduction de l'apport automobile de l'ordre de 10%. Cela implique par exemple la réduction des emprises routières (concurrentes à une augmentation des transports collectifs, fussent-ils d'abord réalisés en termes de projets pilotes⁸). Il s'agirait notamment de réduire les volumes et les vitesses, de réduire la largeur des voies - par

⁸ Faut-il rappeler que le « décollage » des trains de banlieue a finalement eu lieu suite à l'effondrement du viaduc du Souvenir, ce qui a mené à un plan d'urgence qui s'est révélé des plus fructueux (même aux dépens, pourrait-on dire, du transport en commun sur l'île de Montréal même)?

exemple, pour une vitesse de 50 km/h, il est possible d'opter pour 3,0 mètres de large pour une voie automobile, et 3,2 mètres pour les voies où il y a plus de 10% de véhicules lourds.

- a) Par ailleurs, historiquement, le ministère des Transports a considéré comme non-négociable le fait qu'autant de voies routières existent aux abords de Radio-Canada, sur Ville-Marie. Pour des raisons de sécurité, un nombre égal de voies, de chaque côté du tunnel Viger - quatre dans chaque sens -, sont considérées comme étant inévitables. Mais si l'on mise et si l'on planifie réellement un transport en commun efficace sur l'axe Est-Ouest sur Ville-Marie - un transport en commun qui soit rapide, confortable et qui amène de plus en plus de gens à délaisser l'auto-solo, deux voies dans chaque sens pourraient devenir suffisantes.
 - b) La tarification de l'entrée en ville est aussi un moyen à considérer, tel que l'envisage d'ailleurs en ce moment la ville de New York notamment, dans la foulée de Londres⁹.
- 2) L'autre volet - qui va de pair avec le premier - préconise de planifier et de réaliser les transports en commun en priorité sur tout ajout d'emprise destinées aux automobiles et aux camions.
- a) Faire l'inverse s'est déjà avéré absolument inefficace : le signal doit être donné qu'il est plus performant de venir en ville en transport en commun qu'en auto-solo, sinon l'ajout de voies réservées est trop souvent planifiée en termes de réserve pour la capacité autoroutière. Si un « arrêt d'agir » n'est pas décrété, il y a toujours plus de véhicules motorisés, et les transports en commun restent inefficaces car trop peu nombreux et dotés de suffisamment d'argent. D'où un cercle vicieux qui fait d'ailleurs en sorte qu'aucun exemple d'ajout de voies pour régler des problèmes de congestion routière n'existe¹⁰. La circulation qui est induite par l'ajout de voies autoroutières ne fait qu'empirer les problèmes de congestion, tout en nous éloignant tant de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre (GES) que d'une mobilité réellement efficace et durable.

⁹ Héту, Richard (2 avril 2019). *New York aura son péage urbain*, La Presse, <https://www.lapresse.ca/international/etats-unis/201904/01/01-5220470-new-york-aura-son-peage-urbain.php>.

¹⁰ Lors des audiences du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) sur le Projet de modernisation de la rue (sic) Notre-Dame, le ministère des Transports avait d'ailleurs admis qu'il prévoyait que le niveau de congestion revienne au même cinq ans après la fin des travaux!

3. Réduire le gabarit de l'A20 pour optimiser l'échelle humaine et la fréquentation de la station de pompage Craig

Pour que la station Craig cesse d'être coincée entre des voies de transit de gabarit autoroutier, pour que des boulevards urbains voisins dignes de ce nom soient aménagés de façon harmonieuse avec les usages actuels et futurs de quartiers vécus, il faut que des accès, des liens avec les lieux d'intérêt autour d'elles prennent plus de place désormais, au lieu d'être tellement contraints qu'ils perpétuent un isolement qui devient même une métaphore de comment on se sent dans cet environnement. La diminution du gabarit autoroutier en constitue toutefois une condition de possibilité cruciale.

Cruciale parce que, de l'avis de plusieurs observateurs, l'installation prochaine de Télé-Québec dans l'ancienne prison du Pied-du-Courant participe d'une conjoncture favorable pour remettre la station Craig dans une synergie favorisant sa fréquentation. En font foi par exemple les propos de Dinu Bumbaru, directeur des politiques à Héritage Montréal :

*« Si on recrée des connexions bâties dans ce coin, ça va changer la dynamique du bâtiment (...) Le déménagement prochain de Télé-Québec dans l'ancienne prison, occupée en ce moment par la SAQ, puis la construction d'un nouvel édifice pour Radio-Canada et le déménagement de Molson, tout cela constitue de belles occasions pour penser à un avenir pour ce beau bâtiment ».*¹¹

En effet, l'installation de Télé-Québec plus près de la station de pompage et du fleuve favorise une réorganisation de l'espace fréquentable à pied, de parcours à travers les différents projets immobiliers actuellement prévus. Déjà, la Friche¹², le Parc¹³ et le Village au Pied-du-Courant¹⁴ ont révélé le potentiel de réappropriation du secteur, même enclavés de l'autre côté de l'autoroute 20 / Notre-Dame. La perpétuation de ces projets et leur pérennisation pourraient d'ailleurs réorganiser de manière encore plus optimale pour rendre plus ambitieuse la transformation du secteur en autre chose qu'un corridor de transit envahi de trafic routier.

Voilà donc une opportunité à saisir pour que Montréal se dote d'une vitrine artistique, technologique et culturelle, mais aussi plus conviviale et même verte, faisant honneur à son histoire et en résonance avec sa vibrante communauté, offrant un point de vue et une perspective exceptionnels sur le fleuve et le pont qui l'enjambe,

¹¹ Nadeau, Jean-François (27 février 2018). « L'ancienne station de pompage Craig aura une nouvelle vie », Le Devoir, <https://www.ledevoir.com/societe/521330/patrimoine-montreal-sauvee-des-eaux>.

¹² Friche au Pied-du-Courant : <https://fairemtl.ca/fr/la-friche-au-pied-du-courant-1>

¹³ Parc du Pied-du-Courant :

<https://www.facebook.com/AmiEs-du-courant-Sainte-Marie-673453049408196/>

¹⁴ Village au Pied-du-Courant : <https://www.aupiedducourant.ca/>

donnant une envergure nouvelle à la ville et à ses habitant-e-s. C'est ce à quoi Montréal-Jonction va dédier plusieurs énergies au cours des prochains mois.

En priorisant le bien-être de ceux et celles qui habitent et visitent le quartier, au lieu de prioriser ceux et celles qui ne font que le traverser en voiture, nous avons la chance, mais aussi presque le devoir, en ces temps d'urgence climatique, de changer de paradigme, afin de remettre l'aménagement urbain à l'échelle humaine, et non plus à l'échelle automobile.

Médiagraphie chronologique partielle

(en complément des notes de bas de page)

2002-07-06 : François Cardinal : « La petite maison sous le pont Jacques-Cartier » sera sauvée »
<https://www.ledevoir.com/societe/4887/montreal-la-petite-maison-sous-le-pont-jacques-cartier-sera-sauvee>

2002-09-16 : Champ libre : Cité des Ondes
<http://champ-libre.org/ondes>

2011-04-14 : Ville de Montréal : Station de pompage Craig
http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/patri_municipal/fiche_bat.php?batiment=oui&requete=simple&id_bat=0142-12-4467-01

2014-09-02 : IluvMTL : Station de pompage Craig
<https://mtlurb.com/topic/13319-station-de-pompage-craig/>

2015-03-23 : Deconstrukt : Craig Drain exploration
<https://www.youtube.com/watch?v=olWHGeu1jt8>

2015-10-14 : Deconstrukt : Craig drain and pumping station - Montreal
https://www.uer.ca/forum_showthread.asp?fid=1&threadid=120471

2017-12-12 : Emory Shaw : Station de pompage Craig
<http://www.heritagemontreal.org/plateforme-h-mtl/?siteSlug=station-de-pompage-craig>

2017-12-16 : Éditions Dédicaces : La station de pompage Craig possède une grande valeur patrimoniale, attribuable tout d'abord à son ancienneté
<https://www.mouvement-quebec.com/blog/station-de-pompage-craig.html>

2018-02-27 : Jean-François Nadeau : L'ancienne station de pompage Craig aura une nouvelle vie
<https://www.ledevoir.com/societe/521330/patrimoine-montreal-sauvee-des-eaux>

2018-09-23 : Arnaud Idelon : Ce que les friches urbaines disent de nous
<http://www.slate.fr/story/167420/friches-urbaines-age-des-possibles>