



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Hélène Laverdière

Députée de Laurier-Sainte-Marie

**S'ouvrir sur Montréal pour que Montréal s'ouvre au Fleuve Saint-Laurent : la
nécessité d'ouvrir le passage aux berges du Fleuve dans le Centre-Sud de
Montréal**

**Mémoire déposé aux consultations
de l'Office de consultation publique de Montréal**

**Secteur des Faubourgs
Avril 2019**

S'ouvrir sur Montréal pour que Montréal s'ouvre au Fleuve Saint-Laurent : la nécessité d'ouvrir le passage aux berges du Fleuve dans le Centre-Sud de Montréal

Mise en contexte

Les grands projets de revitalisation urbaine qui seront mis en chantier prochainement dans le quartier Sainte-Marie entraîneront plusieurs mutations profondes pour la vie du quartier et pour sa population. Ces changements soulèvent énormément d'inquiétudes chez plusieurs personnes qui y résident, ainsi qu'un sentiment d'impuissance face à un phénomène de gentrification qui semble presque inévitable.

Les échos de ces questionnements et de ces inquiétudes, entendus dans les groupes citoyens et dans les tables de concertations, illustrent le grand besoin de réflexion collective qui se fait sentir dans le quartier quant à la couleur de son avenir. Je salue donc la démarche de consultations publiques à propos du Plan particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs, mises sur pieds par l'Arrondissement de Ville-Marie.

Pour rappel, si nécessaire, la zone couverte par le PPU vise une partie du quartier Sainte-Marie incluant le quartier résidentiel Centre-Sud, le Village, et une zone déstructurée au Sud, bordant le Fleuve Saint-Laurent, qui sera grandement effectivement transformée avec le départ prochain de la brasserie Molson, le déménagement de Radio-Canada et d'autres grands chantiers de construction prévus dans le secteur.

Craintes de gentrification, vie de quartier et fractures passées

Parmi les questions qui émergent dans le milieu présentement en lien avec les changements à venir dans la zone du PPU : Comment la trame sociale du quartier sera-t-elle affectée par ces changements? Le prix des logements sera-t-il haussier? Les commerces de proximité abordables fermeront-ils, au profit de commerces plus chers et huppés? Ce quartier deviendra-t-il un endroit inaccessible aux familles et aux personnes seules à faible revenu, forçant ainsi ces personnes à le désertier? Finalement, le fort sentiment d'appartenance et l'essence même du quartier Sainte-Marie, quartier tissé serré, traditionnellement ouvrier, possédant une longue tradition d'esprit de solidarité et de mobilisation collective, seront-ils irrémédiablement perdus?

Rappelons que les générations précédentes ont dans le passé beaucoup pâti suite à la construction de grands projets de rénovation urbaine. Ces projets avaient amputé

certaines parties de Sainte-Marie. Pensons notamment au Faubourg à m'lasse, carrément rasé pour faire place à la Tour de Radio-Canada, ou à la déchirure causée par la construction de l'autoroute Ville-Marie. Le quartier n'est donc pas étranger aux grands bouleversements et, en raison d'une certaine mémoire collective, sa population a probablement d'autant plus raison de s'inquiéter.

Accès aux berges du Fleuve Saint-Laurent

Autre aspiration au cœur de plusieurs démarches citoyennes et communautaires depuis des années : la question de l'accès aux berges du Fleuve Saint-Laurent, qui borde ce quartier, mais dont on ne voit à peine la couleur tant les constructions et les infrastructures présentes en bloquent la vue et l'accès. Les berges sont en effet monopolisées par les installations du Port de Montréal, les voies de chemin de fer qui le desservent, ses conteneurs et autres terrains plus ou moins désaffectés, mal entretenus et contaminés, ou par des immeubles bordant les rives.

Cette aberration historique pourra-t-elle un jour être corrigée, pour qu'enfin la population du quartier, de Montréal et d'ailleurs puisse avoir accès aux berges du fleuve, voir l'eau du courant Sainte-Marie, symbole du patrimoine et de l'histoire du quartier?

Transit, sécurité et verdissement

La position géographique de Sainte-Marie, et particulièrement la zone ciblée dans le PPU, fait en sorte que le quartier est un lieu de destination, mais surtout de transit pour nombre d'automobiles ou de camions et subit conséquemment de nombreuses pressions du transport intensif. Les artères du quartier sont souvent bloquées par le trafic routier en grande partie venu de l'extérieur de la zone en périodes de pointe. Ce trafic dévie également fort souvent par les rues résidentielles avoisinantes, ce qui cause beaucoup de craintes pour la sécurité des personnes, surtout en bordure des écoles, des parcs, des résidences d'ainés, des zones commerciales, des lieux de vie, sans compter les autres conséquences néfastes pour la santé comme le bruit et la pollution. Les piétons et les cyclistes qui y vivent et y circulent sont minoritaires et vulnérables devant cette lourde circulation.

Également, malgré les nombreux aménagements novateurs et le verdissement de terrains vacants qui s'opère dans le quartier depuis plusieurs années, grâce aux bons soins d'organismes communautaires et de groupes de citoyen.ne.s engagé.e.s, il demeure que le quartier comporte encore de nombreux terrains et zones fortement minéralisés, ou contaminés, qui bénéficient de peu de verdure. De nombreux îlots de chaleur sont donc concentrés dans la zone cible.

L'avenir du Village

Il est absolument nécessaire également de souligner l'importante présence du Village dans la zone ciblée par le PPU. Partie intégrante du quartier Centre-Sud, mais possédant tout de même son identité et son importance symbolique propres pour la communauté LGBTQ+ montréalaise, une réflexion quant à son avenir doit faire partie de la démarche. Plusieurs personnes vivant ou travaillant dans les organismes du quartier sont d'ores et déjà en réflexion sur l'avenir du Village grâce à un comité mis sur pieds par la députée provinciale Manon Massé, et actuellement mené par la CDC Centre-Sud. Des rencontres de ce comité émergent certains constats : le prix prohibitif des loyers résidentiels, commerciaux et destinés aux organismes communautaires, les défis de cohabitation entre tous les usages et les personnes qui fréquentent la zone, le sentiment de sécurité qui y est parfois déficient en raison des activités illicites y ayant lieu.

Propositions

Craintes de gentrification, vie de quartier

Les personnes qui résident dans le quartier veulent y garder leur place, désirent un milieu de vie complet, accessible et ouvert à tous. Or, freiner le phénomène de gentrification n'est pas mince affaire. Les mesures prises par l'Arrondissement et dans le présent PPU seront bénéfiques en exigeant par exemple un nombre minimal de logements sociaux, abordables et familiaux dans chaque nouveau projet de développement, et en favorisant la collaboration et les discussions entre le milieu et les promoteurs immobiliers.

Du côté du fédéral, je suis d'avis qu'un financement substantiellement augmenté pour la construction de logements sociaux et pour l'entretien du parc de logements existant est absolument crucial. Les revendications des groupes de logement montréalais en ce sens sont à propos. Une attention particulière doit être portée aux logements destinés aux familles à faible revenu que l'on souhaite retenir dans le Centre-Sud, et pour les personnes seules et âgées, particulièrement vulnérables. Selon le FRAPRU, pour le seul quartier Centre-Sud, plus de 3820 ménages locataires consacrent plus de 50 % de leur salaire au loyer. De ce nombre, afin de pallier les besoins les plus pressants, 1000 nouveaux logements sociaux au minimum devront être construits d'ici 5 ans. Les revendications du parti que je représente, le NPD, vont également en ce sens.

Les nouveaux projets à construire dans le quartier doivent venir contribuer positivement à la vie du quartier existant et non le transformer irrémédiablement, détruire sa trame sociale et chasser ses résidents qui ont de plus petits moyens. Il faut également freiner

et régler le phénomène d'Airbnb dans le quartier, qui occasionne de nombreuses pertes de logements locatifs dans ce secteur de plus en plus recherché de Montréal.

La question des commerces de quartier abordables est également cruciale. L'offre alimentaire de qualité doit prévaloir. De nombreux organismes du quartier y travaillent depuis longtemps, et leur travail permet à de plus en plus de gens du quartier d'avoir accès à des aliments frais, de qualité et abordables. Ces réussites locales exemplaires doivent continuer à être encouragées par notre milieu et doivent même être amplifiées par un financement adéquat des gouvernements, dont par le gouvernement fédéral via des programmes récurrents de subvention à la mission.

Accès au fleuve

Après deux mandats comme députée locale, j'ai entendu maintes opinions sur la question de l'accès aux berges du fleuve. Mon bureau a d'ailleurs organisé deux forums de réflexion sur ce thème avec l'aide de mes collègues Manon Massé, députée provinciale de Sainte-Marie-Saint-Jacques, Valérie Plante, alors Conseillère de ville de Sainte-Marie, ainsi que de la CDC Centre-Sud. Lors de ces forums, j'ai eu la chance d'entendre de nombreux avis éclairés sur la question.

Ces avis sont presque unanimes : un accès universel et des vues sur le fleuve doivent impérativement être ouverts dans le Centre-Sud.

La fenêtre d'opportunité identifiée par le PPU des Faubourgs nous offre la chance unique de nous mobiliser, élu.e.s de tous paliers, institutions, groupes communautaires et citoyen.ne.s pour que des solutions émergent et que les gens du quartier Centre-Sud, de Montréal et de partout puissent enfin avoir accès au fleuve dans cette partie de la ville. Le maintien des vues sur l'eau est également un aspect important à considérer pour toute nouvelle construction.

En tant que députée au palier fédéral, j'aimerais profiter de cette occasion pour inviter des acteurs-clés, situés directement sur les berges du Fleuve : le Port de Montréal, le CP, et la Société immobilière canadienne, qui gère le Vieux-Port de Montréal, à être activement l'écoute des demandes des gens du Centre-Sud et à aider Montréal à devenir une ville portuaire exemplaire.

Bien sûr, il est logique qu'un port fasse usage des berges du fleuve et qu'il soit desservi par un système de transport des marchandises efficace. Il est important en outre de reconnaître l'importance économique et stratégique du Port de Montréal et des voies de chemin de fer qui le desservent, ainsi que les impératifs de sécurité auxquels il est confronté. Par contre, comme les activités du Port sont de plus en plus délocalisées vers l'est de la Ville, il serait logique de profiter de la présente période de transformations pour revoir l'emprise de ces sociétés sur les berges. Un meilleur accès visuel ou

physique à ses installations, lorsque possible, et la valorisation du port auprès de la population montréalaise constituerait une stratégie gagnante pour tous.

En tant que bons citoyens corporatifs, ces organisations doivent donc impérativement ouvrir le passage, désenclaver le quartier et laisser les gens qui vivent à un jet de pierre voir leur fleuve et avoir accès à ses berges. Le port et le transport de ses marchandises se porteront d'autant mieux si leurs activités sont réfléchies et entreprises en harmonie avec le milieu, et non en lui tournant le dos. De plus, les décisions portant sur l'avenir des lieux patrimoniaux, témoins de la fondation de Montréal, doivent être prises à Montréal, en consultation et en collaboration réelle avec la population.

À plusieurs occasions dans le passé, le renversement de la courbe du chemin de fer de la cour de triage du CP a été présenté comme une solution pour ouvrir l'accès aux berges, notamment par l'urbaniste Jean Décarie, qui a clairement démontré la faisabilité du projet. Cette solution doit sérieusement être étudiée et envisagée, puisqu'elle permettrait un véritable accès et un désenclavement de cette zone.

Bien sûr, ce renversement de courbe exigerait un investissement massif, dans lequel tous les paliers de gouvernement devraient collaborer, mais, plutôt que de nuire au Port, ce peut être une occasion pour celui-ci d'améliorer ses infrastructures. Les investissements importants sont justifiés par les retombées possibles importantes, non seulement pour la qualité de vie des citoyen.nes au cœur de Montréal, mais également pour l'image de la ville, qui bénéficierait d'un port redynamisé et de l'important attrait touristique du lieu. Pensons seulement à Barcelone, qui jouit du plus grand port de bateaux de croisière et un des plus gros en terme de marchandises en Méditerranée, et qui est maintenant un lieu de destination touristique à deux pas du centre-ville.

Transit, sécurité et verdissement

Toutes ces solutions permettraient ultimement de réaliser un parc linéaire portuaire qui irait de la limite est de Sainte-Marie au Vieux-Port et, pourquoi pas, qui pourrait se prolonger vers l'Ouest jusqu'à l'entrée du Canal Lachine. Là où les voies de chemin de fer ne peuvent être déplacées, la possibilité de construire une passerelle surélevée par-dessus les rails, contournant ainsi les craintes en lien avec la sécurité des marchandises et des personnes, et accessible à des personnes à mobilité réduite, pourrait être envisagée.

Ce parc constituerait un véritable îlot de verdure et de fraîcheur en ville. Des familles, des personnes âgées ou à mobilité réduite vivant aux alentours, ou ailleurs en ville, pourraient y venir prendre l'air du fleuve, voir le puissant courant Sainte-Marie et peut-être même toucher à l'eau à certains endroits. Tous n'ont pas accès à un chalet et à la

nature facilement, mais l'accès à cet endroit majestueux augmenterait la qualité de vie de toute la population et deviendrait un lieu phare pour Montréal.

L'avenir du Quai de l'horloge, dont une partie est incluse dans la zone du PPU, doit aussi être envisagé en fonction des aspirations des montréalais.es. Le quai, propriété du Vieux-Port, est géré par la Société immobilière du Canada. Depuis le gouvernement de Stephen Harper, cette société a une obligation de rentabilité économique, et le quai est en voie d'être transformé en un lieu de divertissement, incluant un hôtel et un stationnement à étages. Ces projets minéraliseraient davantage les berges et bloqueraient les vues sur l'eau. Ce projet n'est malheureusement pas à l'image des désirs et des besoins de la population montréalaise. Le Quai de l'horloge est une zone à caractère historique et patrimonial et devrait être également partie intégrante du parc linéaire, en raison de ses vues exceptionnelles sur l'eau et les îles du Parc Jean-Drapeau. Imaginons tout l'attrait exercé par ce quai, une fois verdi sur toute sa longueur, avec sa magnifique plage urbaine, valorisée et dotée d'un site de baignade accessible à tous gratuitement.

Pour se rendre aux abords du fleuve et pour circuler de façon sécuritaire dans le quartier Centre-Sud, il est également impératif de soulager la circulation et la congestion automobile et de favoriser les transports en commun et actifs, en les rendant agréables et simples. Les personnes qui résident dans les alentours ou ailleurs dans la ville doivent pouvoir avoir accès facilement aux berges ou à leur lieu de destination dans le quartier Centre-Sud, à pied, en transports en commun, en autobus. Les enfants et les personnes âgées doivent également pouvoir se déplacer de façon sécuritaire. La Ville de Montréal et l'arrondissement travaillent activement sur ce dossier, mais doivent être épaulés dans cet objectif par le gouvernement fédéral, via le financement des infrastructures de transport en commun et des énergies vertes, une urgence dans la situation environnementale actuelle.

Finalement, un mot sur les travaux prévus sur le Pont Jacques-Cartier, autre société fédérale : pourquoi ne pas aussi profiter des travaux de réfection du pont, ce symbole du quartier et de Montréal, pour y favoriser le transport actif? Des pistes cyclables plus larges, plus sécuritaires et déneigées à l'année, ainsi qu'un accès facile pour les piétons participeraient à faire de la zone un lieu incontournable de Montréal pour y observer le fleuve, les feux d'artifice, etc.

L'avenir du Village

Finalement, dans la réflexion sur l'avenir de la zone du PPU, il est important d'inclure des suggestions pour l'avenir du Village. Son caractère, son identité propre et son importance symbolique pour la communauté LGBTQ+ doivent absolument être préservés. Les conclusions auxquelles arrivera le comité de réflexion sur l'avenir du Village, dont il a été question plus tôt, devront être prises en compte dans les

recommandations à venir pour la zone à l'étude. Parmi les besoins identifiés à ce jour : l'établissement d'un centre communautaire LBGTQ+, centralisant ainsi l'offre de services spécifiques à la communauté; davantage de logements social et abordable; des solutions aux problèmes de cohabitation entre les différentes populations du quartier, aux prises avec des problèmes de toxicomanie ou d'itinérance et une baisse du taux de criminalité; et finalement une meilleure régulation de la spéculation foncière pour préserver les commerces de quartier.

Conclusion

Avec tous les changements importants à venir, entraînés par le départ de Molson, le réaménagement du site de Radio-Canada, la planification des changements à l'autoroute Ville-Marie, etc., la zone délimitée par le PPU présente d'importants défis. Cependant, ces transformations représentent également une occasion unique de redéfinir collectivement l'avenir de notre quartier, occasion qui risque de ne pas se représenter pour des générations. Nous devons saisir cette rare fenêtre d'opportunité pour oser, avoir de la vision et bâtir le Montréal de demain que nous désirons : une ville verte où il fait bon vivre, tournée vers son fleuve, accessible à tous et à toutes, et, surtout, qui correspond aux désirs des personnes qui y vivent.