

Juillet 2013

Le Parc Bellerive

Quartier Sainte-Marie - près du pont Jacques-Cartier

Par le comité citoyen du parc Bellerive



En collaboration avec :

RAYSIDE | LABOSSIÈRE
Architecture Design Développement urbain



TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
2	LE COMITÉ DES CITOYENS ET CITOYENNES DU PARC BELLERIVE	2
3	LOCALISATION DU PARC BELLERIVE	3
4	PHOTOS	7
5	HISTORIQUE DU PARC BELLERIVE	9
6	ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES OBSERVÉS	13
7	QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION	15

Contact

Éco-quartier Sainte-Marie

Tél : 514-523-9220

Fax : 514-523-2653

2151 Parthenais

parcbellerive@gmail.com



Réalisation du document

RAYSIDE | LABOSSIÈRE

Architecture Design Développement urbain

1 SOMMAIRE

Le comité des citoyens et citoyennes du Parc Bellerive s'est formé en avril 2012, en réponse à une préoccupation portée depuis longtemps déjà par de nombreux citoyens et organismes des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques : **l'accès au fleuve dans le Centre-Sud.**

Les consultations publiques de 2011 au sujet du Programme particulier d'urbanisme de Sainte-Marie ont donné l'occasion d'entendre de nombreux intervenants au sujet du souhait d'ouvrir davantage la fenêtre sur le fleuve qu'est le parc Bellerive. Lors du Forum citoyen organisé par l'Éco-quartier Sainte-Marie en novembre 2011, cet enjeu a d'ailleurs été identifié comme une priorité par le quartier.

Malgré son âge vénérable, le parc est méconnu des montréalais et a malheureusement perdu beaucoup de son charme d'antan. Difficilement accessible, il est délaissé par les résidants et travailleurs. Néanmoins, ce parc représente une extraordinaire opportunité de redonner véritablement accès au fleuve aux citoyens et de devenir un lieu phare du quartier Sainte-Marie, en reliant par une trame verte et bleue le Vieux-Port de Montréal à l'est de la ville.

Véritable oasis de verdure entre une rue Notre-Dame à haute circulation automobile appelée à devenir un boulevard urbain et l'enchevêtrement complexe des voies ferrées qui convergent vers le Port de Montréal, le parc Bellerive mérite d'être redécouvert, revampé et surtout, agrandi.

Le présent document présente le parc, son histoire et ses caractéristiques, ainsi que les observations et la vision de développement d'un comité de citoyens et de citoyennes qui porte le projet d'un parc Bellerive accessible, accueillant, animé et qui mène à l'eau...

2 LE COMITÉ DES CITOYENS ET DES CITOYENNES DU PARC BELLERIVE

HISTORIQUE

Constitué et encadré par l'Éco-quartier Sainte-Marie, le comité des citoyens et citoyennes du parc Bellerive s'est formé en avril 2012, en réponse à une préoccupation portée depuis longtemps déjà par de nombreux citoyen(ne)s et organismes des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques : **l'accès au fleuve dans le Centre-Sud**. En novembre 2011, l'Éco-quartier Sainte-Marie a organisé un forum citoyen pour identifier les priorités d'action des résidents du quartier en matière de verdissement, notamment. L'accès au fleuve via le parc Bellerive est vite ressorti comme une priorité pour le quartier.

MISSION

La mission première du comité des citoyens et citoyennes du parc Bellerive est de faire du parc un point d'accès au fleuve Saint-Laurent. Le comité vise à mettre en œuvre des moyens pour faire du parc un endroit accessible, sécuritaire, accueillant et qui constitue un réel accès au fleuve. Concrètement, le comité cherche entre autres à : faire connaître le parc Bellerive; augmenter son achalandage; rendre plus sécuritaire ses accès; favoriser l'amélioration des installations et des aménagements; augmenter la superficie du parc et inscrire le parc dans un plus vaste projet de promenade verte et bleue entre le Vieux-Port de Montréal et l'est de la ville.

MEMBRES

Lise Champagne, citoyenne

Irène Duquette, citoyenne

Gaetan Auger, citoyen

Victor Balsis, citoyen

Yves Chartrand, citoyen

Marie Bourbeau, citoyenne

Carole Libion, citoyenne

Louise Dufresne, citoyenne

Roxanne L'Écuyer, Éco-quartier Sainte-Marie

Ron Rayside, Rayside Labossière

Christelle Proulx Cormier, Rayside Labossière

Christine Drolet, Centre d'éducation et d'action des femmes (CÉAF)

Pierre Mainville, citoyen et conseiller de Ville, district Sainte-Marie

PARTENAIRES

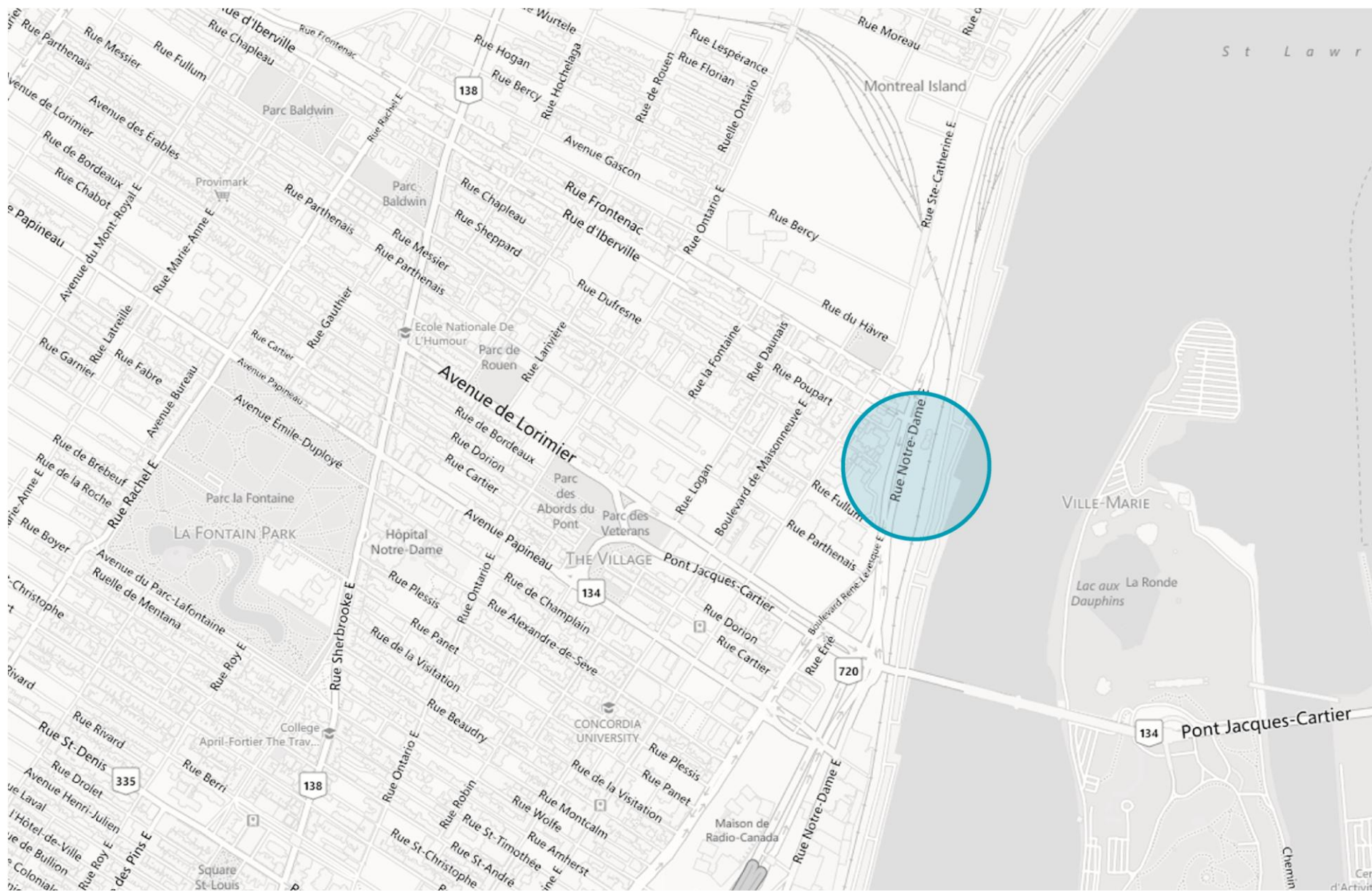
Éco-quartier Sainte-Marie

Rayside Labossière

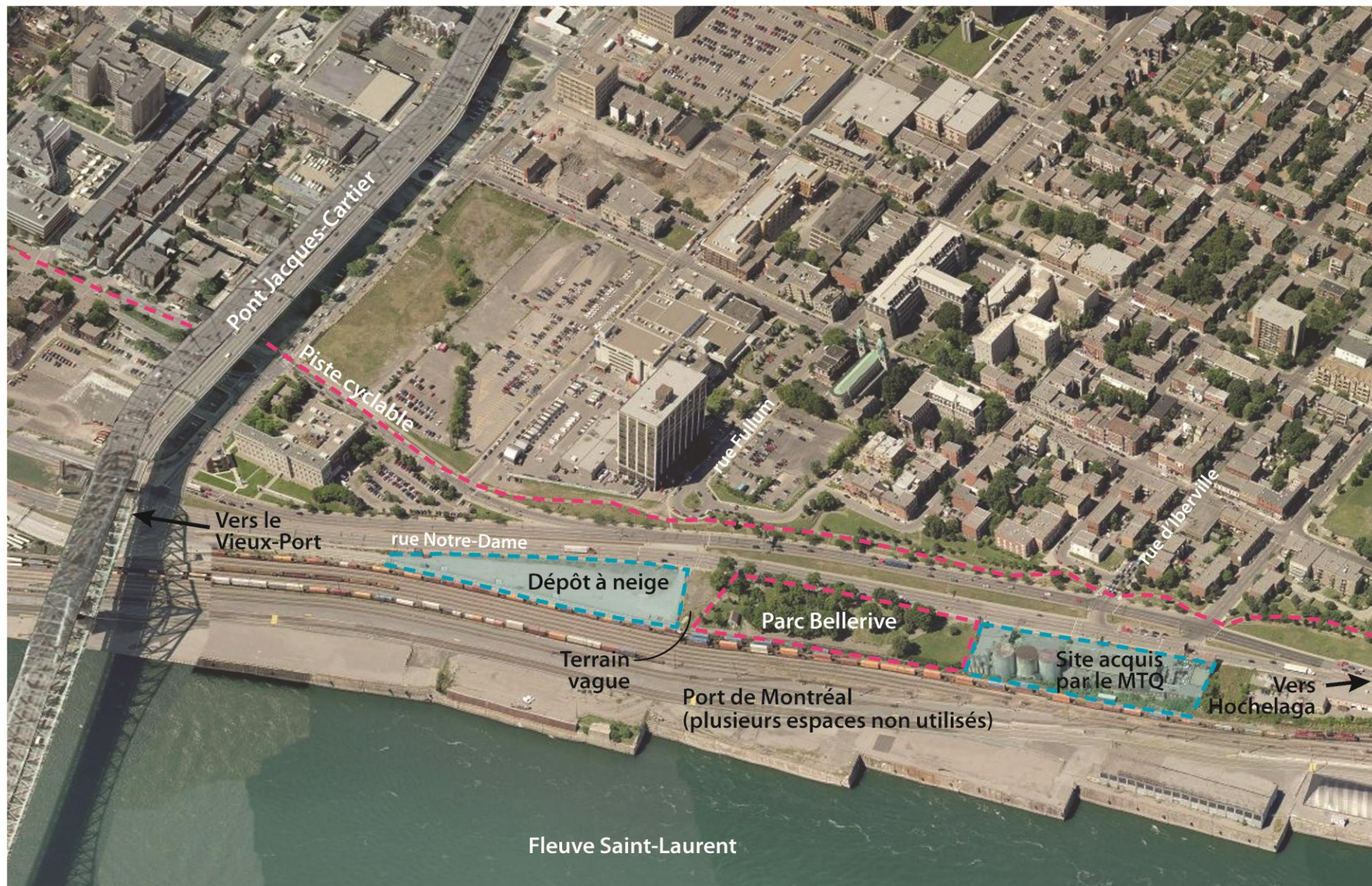
Centre d'éducation et d'action des femmes (CÉAF)

3 LOCALISATION DU PARC BELLERIVE

SECTEUR



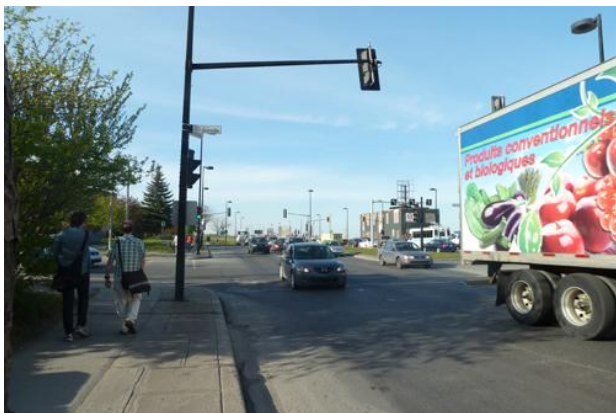
QUARTIER – VUE AÉRIENNE



ACCÈS PAR LA RUE FULLUM



4 PHOTOS



Traversée, rue Frontenac



Rue Notre-Dame à traverser pour accéder au parc



Parc Bellerive



Mobilier de parc abîmé



Vue bloquée par les conteneurs du port



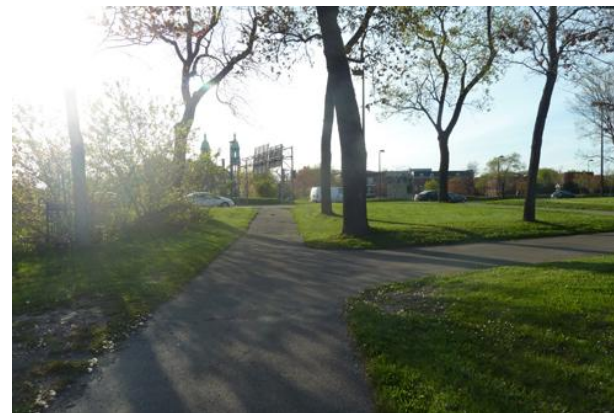
Arbres matures du parc Bellerive



Vespasienne condamnée (bâtiment de valeur patrimoniale et architecturale exceptionnelle selon la Ville de Montréal)



Conteneurs sur les voies ferrées



Parc Bellerive



Voies ferrées entre le parc et le fleuve



Terrain vague à l'ouest du parc



Dépôt à neige municipal

5 HISTORIQUE DU PARC BELLERIVE

HISTOIRE DU PARC

En 1883, la North Shore Railway Co. offre à la Ville de Montréal de louer la propriété Bellerive pour dix ans, afin d'y aménager un parc public qu'on prévoit alors nommer « Parc Mount ». Au terme du bail, le Canadien Pacifique (qui avait entre-temps acquis la North Shore) démontre un intérêt pour récupérer les terrains, mais la Ville propose plutôt à la compagnie de développer un autre site au centre-ville, à l'emplacement actuel de l'édifice Jacques-Viger, afin de conserver le parc. Le 19 septembre 1893, la Ville de Montréal devient officiellement propriétaire du « Bellerive Park ».

Le périodique *La Minerve*, à l'occasion de l'inauguration du parc en 1883, publie un article qui fait l'éloge du côté pittoresque du site :

« De fait, par son site incomparable, le spectacle grandiose que nous offre de tous les côtés le fleuve, l'île Sainte-Hélène, Longueuil, Saint-Lambert, les navires qui à chaque instant descendent et remontent le courant, les trains du chemin de fer du Pacifique qui sillonnent les quais en tous sens, l'air pur et frais que nous y respirons, tout cela fera du parc Mount, lorsqu'il sera terminé, l'un des plus beaux, et à coup sûr, le plus populaire et le plus fréquenté de la ville. [...] Les résidents du quartier Sainte-Marie peuvent être fiers de leur parc, et fiers de leur digne représentant au conseil municipal à qui ils en sont redevables.¹ »

Étant le premier parc aménagé à l'intérieur des limites du quartier Sainte-Marie dans un souci de répondre à un désir d'embellissement², le parc subit au fil des ans quelques transformations dont voici les grandes lignes :

DATE	ÉVÉNEMENT
1883	Cession du terrain par la North Shore Railway Co. À la Ville de Montréal pour dix ans, dans le but d'aménager un parc public.
1893	Acquisition du terrain du « Bellerive Park » par la Ville de Montréal. Construction d'un kiosque et d'une fontaine.
1905	Ajout d'une clôture et d'un abri.
1907	Construction d'un phare et d'une plate-forme.
1912	Un incendie détruit la plate-forme et la terrasse de bois. Aménagement d'une promenade et d'un mur de soutènement.
1932	Reconstruction de la promenade et du mur de soutènement.
1946	Demande de M. Maurault au Service de l'urbanisme pour agrandir le parc Bellerive en ajoutant les immeubles qui le bordent de part et d'autre. ³
1955	Construction controversée, temporaire et sans permis de trois silos à mélasse dans la partie est du parc par la compagnie Ernest Carrière (renouvellement fréquent du bail).
1960	Construction d'une vespasienne. Le comité exécutif de la Ville de Montréal donne instruction aux avocats de la Ville de mettre la compagnie Ernest Carrière en demeure de quitter les lieux qu'elle occupe dans le parc Bellerive et de remettre les terrains dans l'état où ils étaient avant leur installation. ⁴
1980	Construction du second pavillon.
1999	Aménagement du quai de déversement de la neige à l'ouest du parc.
2012	Démolition des silos à mélasse par le Ministère des Transports du Québec. Formation du comité citoyen du parc Bellerive.

¹ Extrait d'un l'article de *La Minerve*, paru le samedi 19 juillet 1884, dans Noppen, Luc. (2001) *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.114.

² Écomusée du Fier Monde (2007) *On se retrouve au Parc, quartier Sainte-Marie, Montréal*, p.9

³ Extrait du procès-verbal d'une séance du Comité de la Toponymie et des Monuments Historiques de la Ville de Montréal, tenue le 14 août 1946.

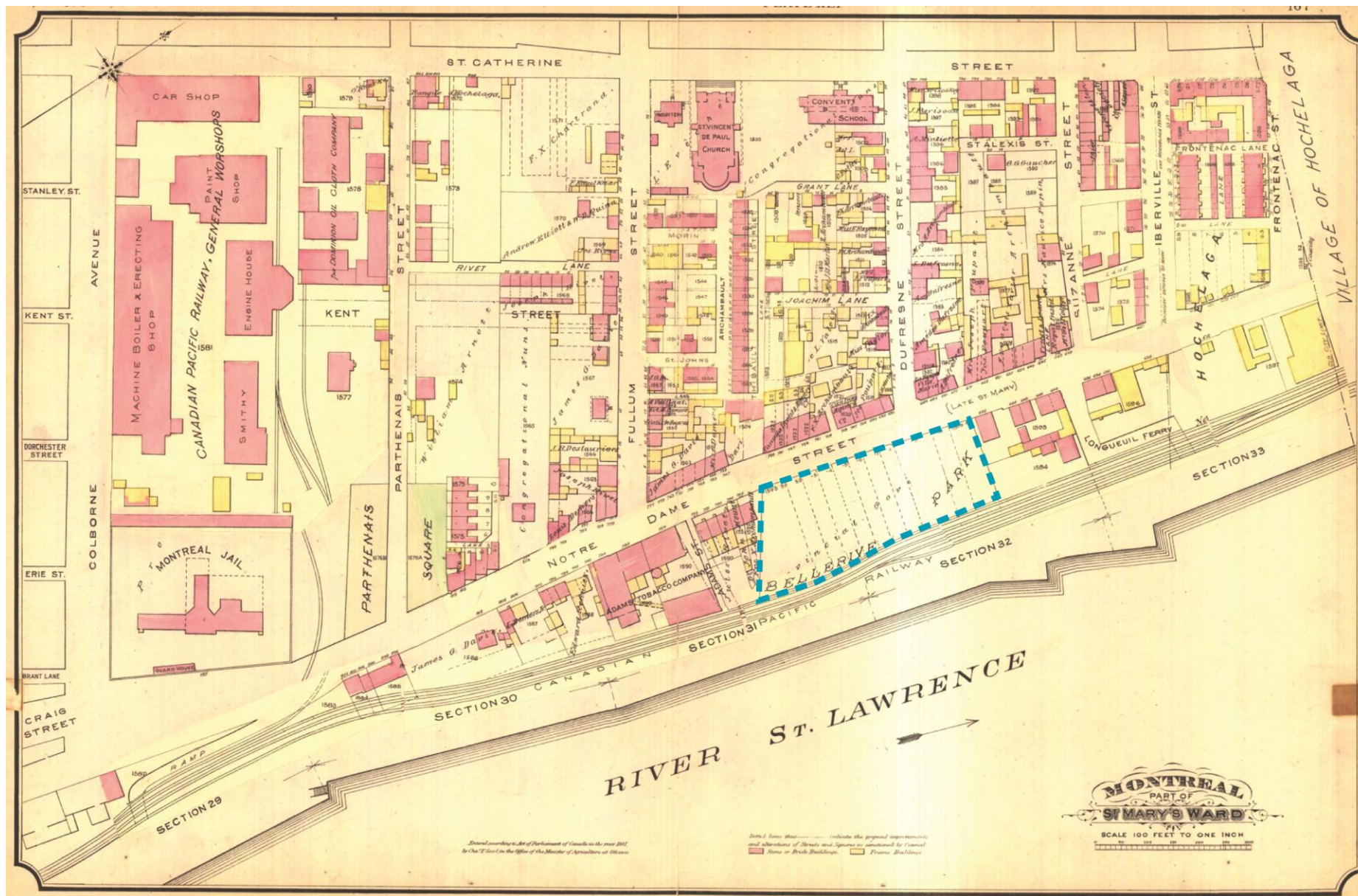
⁴ « L'exécutif ordonne à une compagnie de plier bagages avant la mi-juin », *La Presse*, 6 avril 1960.

QUELQUES DOCUMENTS ICONOGRAPHIQUES
CARTE MONTRANT LE PARC BELLERIVE EN 1881



La carte illustre qu'il y avait en 1881, à l'emplacement de l'actuel parc Bellerive, un terrain vacant composé de plusieurs lots. La mention «Provincial Government» y est indiquée. Source: C. E. Goad (1881) Atlas of the City of Montreal, Plans de villes et villages du Québec, BANQ

CARTE MONTRANT LE PARC BELLERIVE EN 1890



La carte illustre l'emplacement du parc Bellerive et les bâtiments construits dans le quartier. À noter : à l'emplacement actuel de la chute à neige, on retrouve à l'époque une usine de tabac. Source: C. E. Goad (1890) Atlas of the City of Montreal, Part of St. Mary's Ward, BANQ.

PHOTOGRAPHIES TIRÉES DE LA COLLECTION PRIVÉE DE LA FAMILLE PELLAND



Florida Granger dans le
parc Bellerive, 1912



Parc Bellerive, années soixante



Parc Bellerive, années soixante



Parc Bellerive, années soixante

6 ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES OBSERVÉS

Les membres du comité des citoyens et citoyennes du parc Bellerive ont participé, le 7 mai 2012, à une marche exploratoire organisée par l'organisme Tandem Ville-Marie afin d'identifier les principales caractéristiques du parc, en matière d'accès et de sécurité. Par ailleurs, les membres du comité sont des usagers fréquents du parc Bellerive et ont une connaissance relativement approfondie des problématiques qui influencent son utilisation et l'ambiance qui y règne. Parmi les principaux enjeux identifiés, notons les éléments suivants :

ACCÈS DIFFICILE AU SITE

La marche exploratoire a permis de confirmer qu'il est ardu de se rendre au parc de manière sécuritaire. Pour se faire, il faut traverser la rue Notre-Dame, soit à la hauteur de la rue Frontenac, soit à la hauteur d'Iberville, ou soit à la hauteur de la rue Fullum.

Or, les zones de traversée ne sont pas clairement identifiées au sol au moyen de lignes blanches qui obligent les automobilistes à dégager une allée piétonne lorsque le feu de circulation est rouge. À l'heure de pointe, les piétons qui désirent traverser doivent donc se faufiler dangereusement à travers les véhicules.

Par ailleurs, les temps de traversée sont nettement insuffisants pour permettre de franchir la distance totale qui sépare les côtés nord et sud de la rue. Les piétons et les cyclistes sont contraints de demeurer sur le terre-plein en plein centre de la voie de circulation avant de traverser la deuxième moitié de la rue. Puisque Notre-Dame prend parfois des allures d'autoroute urbaine, cette attente est vraiment inconfortable. Il est donc tentant de courir pour traverser d'un coup la rue. Il est évident que la traversée représente un problème particulier pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les familles avec de jeunes enfants.

Concernant l'accès à vélo, on ne retrouve ni station bixi, ni stationnement pour vélos à proximité du parc. Malgré la présence de la piste cyclable de l'autre côté de Notre-Dame, aucun lien cyclable (voie, bande ou piste) ne mène directement au parc. Il est par ailleurs difficile pour le cycliste de voir le parc en raison des buttes de gazon qui se trouvent entre la piste cyclable et la rue Notre-Dame. On le surnomme « le petit parc » ou « le parc des feux d'artifice ».

SIGNALISATION INADÉQUATE

Autant du côté nord de Notre-Dame, que du côté sud ou de la piste cyclable, aucun panneau de signalisation n'indique la direction à prendre pour se rendre au parc Bellerive. Dans le parc lui-même, aucune indication ne permet de savoir comment se diriger vers une station de métro, la piste cyclable ou même où traverser pour quitter le secteur. Pire encore, contrairement à tous les parcs de Montréal, le parc Bellerive ne possède même pas de pancarte qui l'identifie. Il n'est pas étonnant que les montréalais ne connaissent pas l'existence d'un parc non identifié!

ACCÈS VISUEL AU FLEUVE LIMITÉ ET ACCÈS PHYSIQUE IMPOSSIBLE

Étant donné que les voies ferrées du Canadien-Pacifique (CP) et du Canadien-National (CN) convergent au Port de Montréal dans Sainte-Marie, le terrain situé entre le parc Bellerive et le fleuve sert de lieu d'attente et d'entreposage de conteneurs maritimes, lesquels sont souvent empilés les uns sur les autres. Évidemment, ces conteneurs bloquent souvent la vue vers le fleuve et rétrécissent la fenêtre qu'est le parc Bellerive.

BRUIT INTENSE

Plusieurs éléments contribuent à l'intensité du bruit au parc Bellerive : l'activité ferroviaire derrière le parc, l'achalandage élevé de la rue Notre-Dame aux heures de pointe et le camionnage important sur la même artère. Il est parfois difficile de parler et d'être entendu dans le parc, ce qui diminue considérablement le sentiment de sécurité. En plus, le bruit contrebalance l'effet apaisant de la vue du fleuve et rend l'expérience du parc moins intéressante.

MOBILIER ET ÉCLAIRAGE INSUFFISANTS

Trop peu de luminaires permettent d'éclairer le parc en soirée. Il y fait très sombre et l'ambiance est insécurisante. En plus, certains éléments du mobilier urbain sont abîmés. La quantité de réverbères, de bancs et de poubelles est insuffisante.

VESPASIENNES CONDAMNÉES

Les vespasiennes aménagées il y a quelques décennies sont aujourd'hui condamnées. Il n'y a donc pas de toilettes utilisables, ni de point d'eau dans le parc, ce qui limite l'organisation d'activités communautaires et d'événements culturels.

Pourtant, l'un des pavillons, ayant comme adresse le 2383 Notre-Dame est, est identifié par la Ville de Montréal comme un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural de valeur exceptionnelle. Des rénovations qui ne respectent pas les caractéristiques architecturales d'origines ont par ailleurs tristement modifié l'aspect des deux bâtiments.

FAIBLE ACHALANDAGE

Toutes ces problématiques contribuent à la méconnaissance et au faible achalandage du parc Bellerive. Moins le parc est achalandé, moins les gens s'y sentent en sécurité et moins ils s'y rendent. C'est un cercle vicieux qui peut, à terme, mener à l'abandon total du parc. Pourtant, le parc Bellerive possède de grandes qualités : on y trouve d'imposants arbres matures très beaux et qui procurent un bel ombrage, la vue sur le fleuve et les îles de Boucherville est magnifique, on retrouve de belles aires gazonnées où les enfants peuvent jouer et de nombreuses espèces d'oiseaux (dont un oiseau de proie) y ont été observées lors de la marche exploratoire. Le parc mérite réellement d'être redécouvert et animé.

CONFUSION SUR LE NOM

Beaucoup de montréalais confondent le parc Bellerive avec la Promenade Bellerive, située en face des îles de Boucherville, plus dans l'est de la ville. L'identification du parc Bellerive pourrait contribuer à réduire cette ambiguïté et à faire connaître le parc.

7 QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION

À COURT TERME...

Augmenter l'achalandage dans le parc

À court terme, différentes actions peuvent être menées pour faire connaître le parc Bellerive et augmenter l'achalandage. Le comité entame actuellement des démarches pour **sécuriser les traversées sur Notre-Dame**, à l'angle de Frontenac et d'Iberville comme à l'angle Fullum. Une meilleure signalisation pour l'identification du parc, des traversées et des limites de vitesse sont des moyens simples et peu coûteux qui peuvent assurément contribuer à augmenter l'achalandage dans le parc.

Les fêtes de quartier représentent un autre moyen efficace d'attirer des résidents des quartiers avoisinants dans le parc afin qu'ils constatent ses qualités. Déjà, des fêtes sont prévues pour 2012, organisées par les membres et partenaires du comité.

Améliorer l'aménagement du parc

Le comité se donne également comme objectif de favoriser les investissements dans le parc Bellerive : ajout de luminaires, ajout de bancs et de tables à pique-nique, ajout de poubelles, ajout de végétaux et de fleurs, rénovation et remise en fonction des vespasiennes, etc., toujours dans le but de rendre le parc plus accueillant et d'augmenter l'achalandage.

Agrandir le parc!

La récente démolition des silos à l'est du site représente une première opportunité pour agrandir le parc Bellerive. Dans l'attente du projet du Ministère des Transports les espaces pourraient être gazonnés et accessibles à tous. De même, le terrain vague à l'ouest du parc pourrait très facilement être annexé à ce dernier, de même que le terrain servant de chute à neige.

Mettre en valeur la vue sur le pont Jacques-Cartier

La vue sur le pont Jacques-Cartier est sans contredit exceptionnelle à partir du parc Bellerive. Aussi, il est primordial pour le comité de mettre en valeur cette magnifique vue sur l'une des plus importantes icônes de la ville de Montréal. Plusieurs touristes s'intéressent d'ailleurs déjà au parc Bellerive car ils s'y rendent justement pour y photographier le pont.

À LONG TERME...

Définir une vision globale du site

Le comité des citoyens et citoyennes du parc Bellerive propose d'abord, et dans une perspective à long terme, de considérer le redéveloppement du parc Bellerive comme une partie d'un projet plus vaste de réappropriation des berges au cœur de Montréal, du Canal de Lachine à Hochelaga, en passant même par les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, qui font partie du quartier Sainte-Marie. Depuis longtemps déjà les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques revendiquent le droit d'accès à l'eau et la création d'un corridor vert et bleu.

D'importants efforts ont déjà été déployés au cours des dernières années pour faire des berges dans le Vieux-Port de Montréal et des abords du canal de Lachine une promenade attrayante et animée, donnant directement accès à l'eau aux montréalais et aux visiteurs. L'aménagement de la plage urbaine au quai de l'horloge par Claude Cormier est la preuve que les aménagements ludiques sont stimulants et générateurs d'activité dans des endroits quelques peu délaissés.

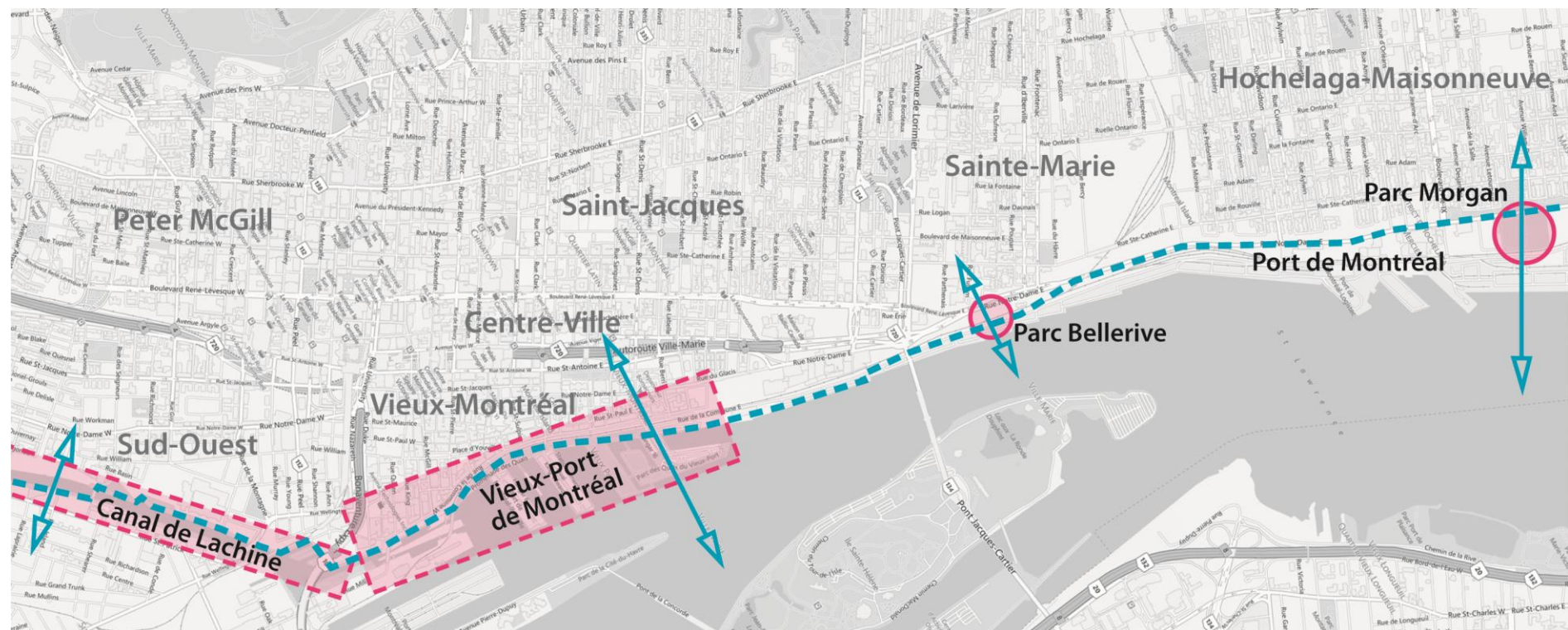
La reconfiguration des terrains appartenant au Port de Montréal, au Ministère des Transports et aux compagnies ferroviaires doit être envisagée dans une optique de réaménagement urbain intégré, générateur d'une activité aux retombées positives pour les milieux de vie et la Ville de Montréal. La position du parc Bellerive est, dans cette optique, très stratégique comme point focal de la section à développer. **Un accès physique au fleuve**, via les terrains sous-utilisés du Port est vivement souhaité.

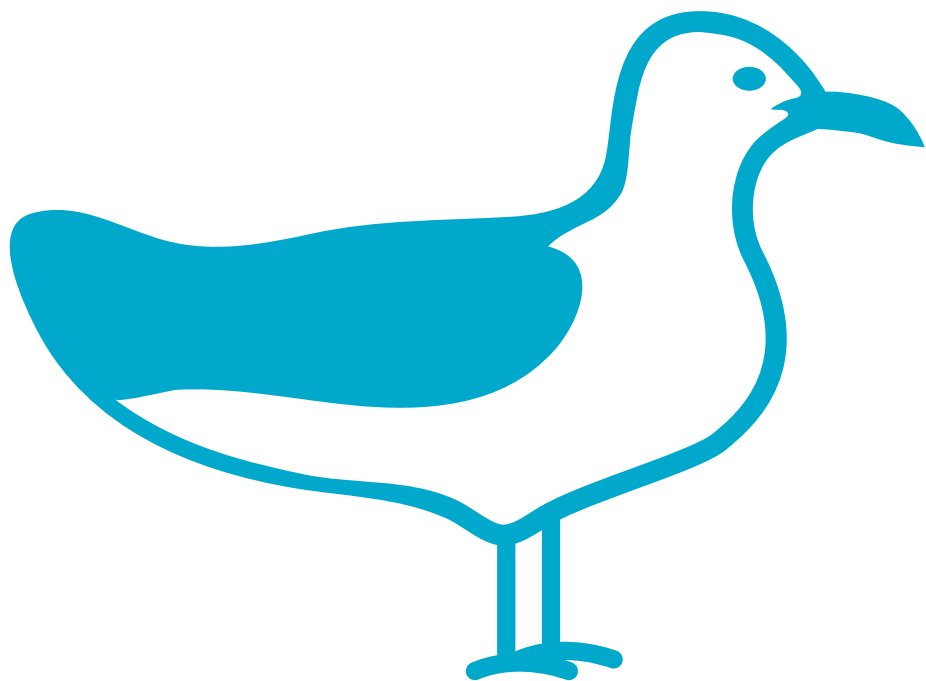
Développer un projet phare pour Montréal

New-York a son *High Line*, Toronto son quartier *The Beaches* et Québec sa promenade Samuel de Champlain. Tous des endroits où il est possible de déambuler longuement dans des aménagements agréables ou d'avoir accès à l'eau. Montréal est située sur une île, mais on ne le perçoit malheureusement pas vraiment dans les quartiers centraux. Seul le Vieux-Port permet de sentir la proximité du fleuve Saint-Laurent, mais son caractère hautement touristique ne correspond pas nécessairement au type de lieu que recherchent les résidents de Montréal.

Le 375^e anniversaire de Montréal représente une formidable opportunité de développer un projet qui permettrait réellement de redonner le fleuve aux montréalais, sous forme de promenade urbaine traversant les quartiers centraux. Autant les résidents que les travailleurs et les touristes en bénéficieraient.

HYPOTHÈSE DE TRAME VERTE ET BLEUE EN BORDURE DU FLEUVE DANS LES QUARTIERS CENTRAUX DE MONTRÉAL





Le Parc Bellerive

Quartier Sainte-Marie - près du pont Jacques-Cartier