

PROJET DE RÉVISION DU PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL

arr : Mercier / Hochelaga – Maisonneuve

quartier : Mercier - Est

DÉPÔT D'UN

MÉMOIRE

AUPRÈS DE

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

PAR LE

COMITÉ PROMENADE BELLERIVE INC.

MONTRÉAL, LUNDI LE 21 JUIN 2004

Comité Promenade Bellerive inc.

9607, rue Bellerive

Montréal (Québec) H1L 3T2

AS : M. Yoland Bergeron, président

TABLE DES MATIÈRES

- Introduction	3
----------------	---

ENSEMBLE - I

- Projet « PORTE - EST » du parc Promenade Bellerive	4
- Conclusion	6
- Croquis	7

ENSEMBLE - II

- Problématiques du quartier	8
- 1 ^{er} Dossier : Le camionnage	9
- 2 ^e Dossier : Centre de transit des déchets	10
- 3 ^e Dossier : Passage piétonnier de l'emprise du C N	11

INTRODUCTION

Le comité Promenade Bellerive inc. tient à remercier l'Office de consultation publique de Montréal de permettre aux citoyens de débattre publiquement du projet de révision du plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

Le comité regroupe en une corporation les citoyens et citoyennes, intéressés par la protection et l'aménagement de la Promenade Bellerive, ses parcs adjacents et les espaces verts en général.

Nos propositions ont été regroupées en deux ensembles.

Le premier Réunir les éléments nécessaires à l'élaboration du **Projet Porte - Est** du Parc Promenade Bellerive, aux limites des municipalités de Montréal et de Montréal-Est.

Le second Trois situations problématiques dans nos quartiers, telles que le camionnage, le centre de transit des déchets et les traverses piétonnes de l'emprise ferroviaire du Canadien National.

PROJET « PORTE - EST » DU PARC PROMENADE BELLERIVE

Les propositions concernant le projet **Porte - Est** du parc Promenade Bellerive, sont le fruit de mûres réflexions, découlant de différentes problématiques auxquelles sont confrontés les utilisateurs et les riverains du parc et ce, depuis plusieurs années.

Nous proposons de prolonger le parc Promenade Bellerive au delà de sa limite Est, et jusqu'à la rue Notre-Dame vers le Nord, afin de restaurer la trame urbaine très négligée de ce quartier, limitrophe au secteur industriel de Montréal- Est.

Cette future ouverture, sur ce magnifique horizon de verdure baignant dans le Saint- Laurent, à partir de la rue Notre-Dame à l'Est de la rue Georges V; permettra enfin une meilleure accessibilité aux nombreux sites d'intérêt, présents et futurs, tout en leur offrant une toute nouvelle visibilité. Le port de Montréal , la compagnie Olco / Canterm et la cie RC transport, seront sollicités à titre de propriétaires et locataires pour certains espaces jouxtant la promenade Bellerive. Leurs contributions, jumelées à celles des villes de Montréal et de Montréal-Est, profiteront non seulement à l'ensemble des utilisateurs du parc, qui s'attendent à de meilleurs services, mais aussi à tous les résidants qui depuis longtemps souhaitent une amélioration tangible de la qualité de vie dans leur quartier.

Pour ce faire, nous suggérons la récupération du stationnement, jadis utilisé par l'Agence Métropolitaine de Transport, au sud de la rue Notre-Dame à l'est de Georges V, en demandant à la compagnie R.C. transport qui l'utilise actuellement, de déplacer ses activités sur les terrains à louer derrière son garage (propriété d'Olco / Canterm) ou ailleurs loin des résidences. Ainsi nous réglerons d'un seul coup les problèmes de bruits, poussières et de sécurité, occasionnés par le va- et- vient des camions- remorques sur ce site.

De la rue Notre- Dame, à travers le stationnement jusqu'au fleuve Saint Laurent, un sentier multifonctionnel paysagé, longera l'arrière des résidences de la rue Georges V. Ainsi la piste cyclable de la rue Bellerive ira rejoindre, en site propre, celle de la rue Notre-Dame et deviendra plus sécuritaire pour les cyclistes qui actuellement zigzaguent sur les rues étroites Saint-Victor et Georges V.

Un centre de services, semblable au chalet situé près de la rue Lebrun, à l'extrémité Ouest de la rue Bellerive, pourrait loger dans le bâtiment vacant au coin Sud/Est des rues Notre-Dame et Georges V. Soulignons que depuis l'aménagement de l'ancien dépôt de sel, en espace vert, et de la conversion du Duc d'Albe en poste d'observation, nombreux sont aujourd'hui les visiteurs qui séjournent dans cette section du parc. Ils sont confrontés à l'absence de services, tels que les abreuvoirs, les toilettes, d'un abri contre la pluie ou pour se réchauffer l'hiver et aussi d'un stationnement.

De plus, afin de réduire l'impact visuel des installations pétrolières et portuaires; des mesures de mitigations paysagées seront les bienvenues au périmètre du stationnement, face à un ensemble immobilier de 135 logements récemment érigée.

CONCLUSION

- Le projet, Porte - Est du parc Promenade Bellerive se veut un trait d'union accueillant entre les villes de Montréal et de Montréal- Est, tout en mettant fin à la présente désolation du dit lieu.
- Il permet le désenclavement des résidences coincées entre les industries , tout en améliorant sensiblement leur cadre de vie, tel que réclamé lors du sommet de 2002.
- Les utilisateurs du parc auront accès aux mêmes services, offerts à l'extrémité - Ouest de la Promenade Bellerive.
- Les utilisateurs de la piste cyclable seront plus en sécurité.
- Les partenaires, tels la compagnie Olco/canterm, R.C. transport, port de Montréal, Ville de Montréal et ville de Montréal-Est en profiteront collectivement pour embellir leurs images commerciales.

Ensemble - II

Problématiques du quartier

Lors de la séance publique de l' O.C.P.M. du 16 juin 2004 à Dorval, j'ai interrogé l'Office et indirectement les fonctionnaires du bureau d'urbanisme de la ville de Montréal sur trois sujets précis, ayant des répercussions négatives majeures dans nos quartiers et ce, depuis plusieurs années

Ces sujets qui nous préoccupent grandement sont :

- Source de multiples questions et de discussions aux conseils d'arrondissements.
- Source de nombreuses plaintes auprès des services de l'environnement de l'air et du bruit.
- Source de plusieurs correspondances, mémoires, pétitions, et rencontres avec nos élus et fonctionnaires.
- Sources de nombreux reportages dans nos journaux et au télé-journal.

Nous sommes donc surpris de constater l'absence de mesures correctives précises à nos problèmes précis à l'intérieur du plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

Alors ce soir, je m'adresse à l' O.C.P.M. afin de sensibiliser une fois de plus nos élus et nos fonctionnaires aux situations intolérables auxquelles est confrontée la population de mon quartier.

1er Dossier : Le camionnage

Le camionnage obligatoire 24h / 24h sur la rue Notre-Dame Est, du tunnel Louis- Hyppolite Lafontaine jusqu'à la rue Lakefield ; un quartier autrefois paisible et agréable mais qui hélas depuis l'an 2000 voit sa qualité de vie se dégrader à vue d'oeil avec le nombre croissant de camions qui y transitent. Si plusieurs peinent à endurer tous les inconvénients inhérents au camionnage, ils sont de plus en plus nombreux **à fermer boutique et trouver refuge à l'extérieur du quartier, voir à l'extérieur de l'île de Montréal.**

Piste de solution

Il faut devancer la prochaine révision du plan de camionnage, pour obliger les camions à emprunter la voie de service de l'autoroute A-25, de la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Sherbrooke en direction de l'autoroute A-40 afin de contourner nos quartiers résidentiels.

note : Depuis l'érection du mur anti- bruit tout au long de la voie de service, direction Nord de l'A-25; les camions y sont interdits de transit en tout temps, et ce malgré le fait que la Cie Cast fit construire la sortie de son terminal de caissons afin d'utiliser cette voie de service. Le présent plan de camionnage oblige les camionneurs à utiliser la rue Notre-Dame, traversant nos quartiers résidentiels. Quelle logique rationnelle!

À court terme, nous insistons pour transposer dans Mercier-Est, la réglementation actuellement en vigueur dans la ville de Montréal-Est qui interdit le camionnage de 19h à 7h sur la rue Notre-Dame, entre les rues Lakefield et Saint-Jean-Baptiste.

À moyen terme, le camionnage sera interdit en tout temps sur Notre-Dame, à l'Est de l'A-25 jusqu'à Lakefield, comme c'est le cas actuellement, de St-Jean-Baptiste jusqu'au bout de l'île.

- 2 ième Dossier : Le centre de transbordement des déchets domestiques

Depuis la fermeture du dépotoir Miron, des centres de transbordements furent ouvert aux quatre coins de l'île de Montréal. C'est ainsi que le centre Econor vit le jour dans un bâtiment désaffecté de la cie Domtar, à l'angle des rues Lakefield et Hochelaga dans la ville de Montréal-Est, mais à deux pas d'un quartier résidentiel. Les déchets domestiques en décomposition dégagent des odeurs nauséabondes qui flottent dans nos quartiers lors d'un vent d'Est.

Piste de solution

Puisqu'il s'agit de déchets de la ville de Montréal et donc de contrats accordés par cette dernière, **payés à même nos taxes**; nous insistons afin que le renouvellement des contrats se fasse à la condition que le Centre, qui doit recevoir des produits putréfiables, soit localisé dans un environnement plus éloigné des quartiers résidentiels.

- 3 ième Dossier : Les Passages piétonniers de l'emprise du C.N.

Avec le projet du Viabus de l'Est sur une portion de l'emprise du C.N., parallèle aux rues Souigny et Dubuisson entre Honoré Beaugrand et Georges V, sont disparus tous les passages piétonniers Nord/Sud qui existaient à chaque intersection. Le C.N. érigea une clôture de 2 mètres de haut. La population qui utilisait ces passages depuis près d'un demi siècle, afin de profiter des services offerts de part et d'autre de la voie ferrée, fut contrainte à des détours atteignant jusqu'à un kilomètre pour un allez simple.

Piste de solution

Nous reformulons une demande adressée au Conseil d'Arrondissement de Mercier / Hochelaga - Maisonneuve l'année dernière, et qui demande à la ville de Montréal ainsi qu'au Canadien National, de construire des traverses pour piétons au niveau du sol. Elles seront équipées d'un recouvrement de sol en caoutchouc, avec des barrières munies de cloches et de lumières comme il en existe à la 53 ième avenue à Pointe-aux-Trembles et ailleurs sur l'île de Montréal. Nous croyons que deux rigoureux hivers d'attente sont plus que suffisant et espérons que l'étude sur le va-et-vient des piétons, confiée à l'Agence Métropolitaine de Transport au printemps 2003 prendra fin un de ses quatre Jeudis !