

L'interface entre la Promenade Bellerive et le Port de Montréal

+

La requalification du Mont-Saint-Antoine, du métro Honoré-Beaugrand et de leurs abords

Dans le cadre de la consultation sur la *Concordance au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, je soumetts, à titre personnel, un mémoire qui abordera deux grands enjeux. Ceux-ci seront traités à partir d'exemples situés dans le quartier Mercier-Est. Le premier sujet, celui des enjeux concernant la frontière entre des zones industrielles lourdes ou territoire de transport avec les quartiers habités ou les grands parcs, sera principalement abordé par le biais de l'interface entre la Promenade Bellerive et le port de Montréal. Le deuxième sujet concerne les TOD et les zones de planification détaillée, et sera abordé à partir de l'exemple du Mont-Saint-Antoine et du métro Honoré-Beaugrand.

Promenade Bellerive et Port de Montréal

La Promenade Bellerive est bordée à l'Est par le port de Montréal. Il y a vingt ans environ, le port de Montréal a rasé divers ensembles institutionnels pour installer un terminal de conteneurs dans le quartier Mercier-Est. Pour réduire les impacts négatifs d'une telle infrastructure sur les résidents du quartier voisine, le port a créé une butte élevée qui permettait de réduire à la fois le bruit et l'impact visuel des opérations de transbordement. Les impacts étaient particulièrement sensibles la nuit en raison de la quiétude du quartier et de l'intensité lumineuse du terminal de conteneurs.

À la limite entre la Promenade et le port, un duplex a été conservé pendant quelques années afin d'accueillir des équipes destinées à assurer une meilleure mitigation avec la population.

Depuis lors, ce bâtiment a été rasé. De nombreux arbres plantés à l'origine sur et autour de la butte sont morts et disparus. La friche s'est installée aux abords de l'ancienne résidence. L'interface entre le port et le quartier ressemble dorénavant à une aire abandonnée. Pourtant, il s'agit là d'un lieu stratégique qui devrait permettre à la population de l'Est de Montréal d'accéder à la Promenade Bellerive, le lieu le plus précieux et le plus apprécié de Mercier-Est. Avec un peu de talent, une partie de la butte qui ceinture le port pourrait devenir cette glissade tant désirée dans la partie Sud de Mercier-Est et participerait même au processus tant désiré des Montréalais d'amélioration des accès visuel et physiques au fleuve.

La très belle butte qui marque la façade de la carrière Lafarge et cette qui marque la frontière avec Mercier-Est et l'arrondissement Anjou, présente aussi des opportunités de consolidation du réseau vert. Plus encore, ces opérations devraient faire partie d'un vaste programme de valorisation des parcs industriels de l'Est de Montréal, avec ses carrières et ses nombreux brownfields à requalifier.

Le présent mémoire milite pour que le processus de concordance permette que les zones vertes créées au pourtour ou dans les aires industrielles ou de transport soient aussi considérées comme des espaces verts et que conséquemment, elles puissent être aménagées avec grand

soin pour desservir la population des quartiers environnants, à plus forte raison quand, comme la population du Centre - Est de Montréal, les grands espaces naturels sont nettement moins abondants que dans l'ouest de l'île et qu'il faut tirer parti des zones industrielles pour consolider le réseau vert et naturel.

Requalification du Mont-Saint-Antoine, du métro Honoré-Beaugrand et de leurs abords

Le deuxième sujet concerne le Mont-Saint-Antoine. Premièrement, il ne s'agit pas d'un couvent ou monastère. Cet ensemble relève du ministère de la Santé et des Services sociaux. Il doit donc être classé "institutionnel". Deuxièmement, ces bâtiments construits il y a quatre-vingt ans ou plusieurs décennies, nécessiteront, plus tôt que tard, des interventions majeures. La tendance normale, pour financer de telles opérations, serait de vendre des terrains pour y construire des condominiums, des logements sociaux ou des CHSLD. Ce type d'intervention a été maintes fois répété au fil des ans, laissant un territoire assez désarticulé. Les plans soumis à la présente consultation indiquent aussi que les terrains situés immédiatement au Nord de l'actuel domaine institutionnel devraient être construits avec une densité moyenne. Se peut-il que ce projet d'habitation vienne en contradiction avec plusieurs plans précédents qui décrivaient certains de ces terrains comme parcs?

La station de métro Honoré-Beaugrand, qui constitue le terminus de la ligne verte voit près d'un demi-million d'autobus de la STM et des régies desservant les banlieues Est de Montréal s'arrêter sur son pourtour. La fréquentation des débarcadères/embarcadères excède clairement la capacité des minuscules installations actuelles. Il est certain que cette exiguïté entraîne des coûts élevés à la STM pour ses opérations. Pire encore, ce terminus crucial est peu accueillant surtout pour les piétons et pour les cyclistes arrivant du Nord-Est, dans Mercier-Est et Anjou.

Pour résoudre les problèmes de transport en commun, d'accès piétonnier et cyclable au métro, de mise en valeur de l'exceptionnel patrimoine architectural du bâtiment créé par le grand architecte Jean-Omer Marchand, d'optimiser les installations du Centre jeunesse de l'Est, et finalement de créer un pôle urbain de qualité, il faudrait que, non seulement le domaine institutionnel, mais aussi l'ensemble à développer et les parcs soient repensés dans l'optique d'un TOD, un développement intégré sur la présence d'une infrastructure structurante de transport. Le cœur de Mercier-Est, en termes d'intensité d'usage, devrait être désigné zone de planification intégrée.

J'espère que les deux propositions décrites ci-avant éclaireront la commission sur l'importance de mieux baliser la création des interfaces "vertes" entre zones d'usages intensifs et extensifs, et ainsi inciter la Ville de Montréal à collaborer à leur optimisation. Je souhaite aussi avoir fait ressortir le besoin d'une planification soignée pour atteindre les objectifs définis par le PMAD et le Schéma de l'agglomération, afin d'optimiser les bénéfices générés par plusieurs domaines institutionnels situés aux abords de grandes infrastructures de transport collectif.

Daniel Chartier

Architecte paysagiste