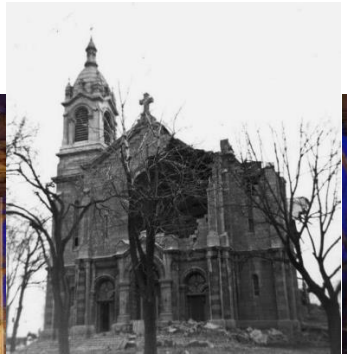
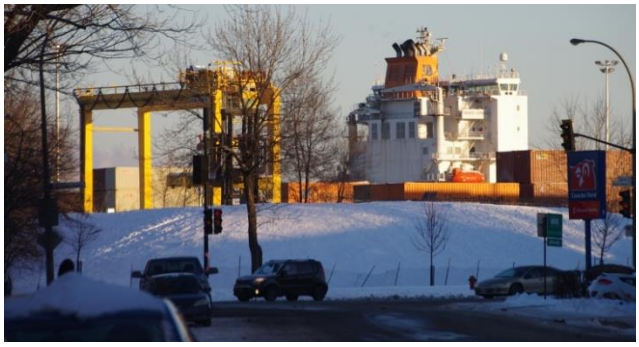
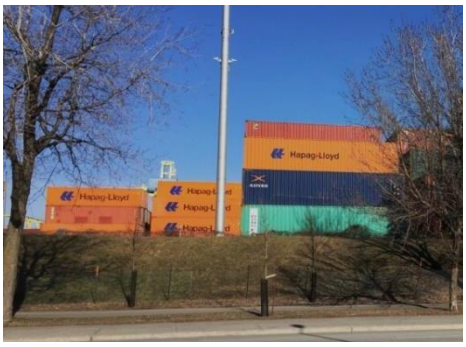


Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est





Daniel Chartier
Architecte paysagiste
2017 01 27

SOMMAIRE

La nécessité de compenser la destruction et la déstructuration d'un ensemble patrimonial

Le Gouvernement du Québec, le Port de Montréal et la Ville de Montréal ont jadis collaboré à la destruction des parties les plus précieuses de Longue-Pointe, un des plus anciens sites d'occupation humaine de Montréal. Leurs interventions ont aussi dégradé sérieusement la qualité de vie des citoyens vivant aux abords et à bonne distance de l'autoroute A-25 et du port de Montréal ou fréquentant ces lieux. Ces entités gouvernementales ou administratives doivent impérativement participer, de façon complémentaire et intégrée, à la réhabilitation et à la mise en valeur des interfaces entre le port, l'autoroute A-25 et le quartier Mercier-Est.

De Longue-Pointe à la Promenade Bellerive, une conjoncture patrimoniale remarquable à l'échelle de l'île de Montréal

La combinaison unique, reconnue à l'échelle de l'agglomération, du chemin du Roy, de bâtiments anciens, du plus important accès visuel et physique au fleuve de l'Est de Montréal, rend prioritaire la consolidation de ce tissu urbain et la réhabilitation des interfaces entre le port et le quartier Mercier-Est.

Le port, îlot de chaleur extrême

Avec ses immenses surfaces asphaltées ou bétonnées, le port est le principal îlot de chaleur du quartier. Une stratégie d'ensemble doit être élaborée pour accroître les surfaces pâles ou vertes et gérer les eaux de surface de façon durable.

Une entrée du port digne de son rôle pour l'économie montréalaise

Le principal accès au port de Montréal marque la frontière entre Mercier-Est et Mercier-Ouest. Cette entrée du port doit non seulement répondre à des critères opérationnels exigeants. Elle doit aussi offrir une entrée de prestige à des installations gigantesques participant de façon stratégique au dynamisme économique de Montréal. Ce lieu doit offrir des emplois de grande qualité, non seulement pour le contrôle et la manipulation de conteneurs, mais aussi dans l'administration portuaire, les douanes, et autres. L'administration du port pourrait relocaliser son centre administratif à proximité de son entrée principale, qui est aussi le centre de son territoire global.

Le parcours riverain et la piste cyclable Notre-Dame

Le Port de Montréal et la Ville de Montréal doivent grandement améliorer la qualité du territoire faisant front à la rue Notre-Dame. Cette requalification permettrait non seulement à réduire les impacts actuels et futurs des opérations portuaires, mais surtout de valoriser le territoire longeant la rue Notre-Dame, notre chemin du Roy. Certaines sections du mur actuel doivent disparaître pour révéler de nouveaux bâtiments d'une grande qualité architecturale. Certaines parties du mur actuel, croches et inadéquates, tout comme certaines buttes, doivent être retravaillées et offrir des

aménagements performants, qui se distinguent aussi par leur art. En bordure de la rue Notre-Dame, la route cyclable nationale 5 doit bénéficier d'un traitement digne de son statut. Ses abords doivent être réaménagés comme une extension de la Promenade Bellerive, en bénéficiant de plusieurs élargissements pris à même des terrains du port.

La commémoration d'un héritage disparu

La reconfiguration de l'entrée du port et de ce parc linéaire devrait tirer parti de l'histoire exceptionnelle et de la riche iconographie de ce lieu, photographies anciennes, peintures de Krieghoff, Berczy… René Derouin, peintre et sculpteur exceptionnel, natif de Longue-Pointe, dont l'œuvre traite abondamment de la relation entre l'homme et le fleuve, devrait aussi contribuer à ce grand chantier artistique.

Un centre d'interprétation du Port de Montréal à la frontière de la Promenade Bellerive

L'accès au fleuve, ainsi qu'aux installations fluviales et portuaires est une priorité à l'échelle de l'île. L'ensemble parc Honoré-Mercier / Promenade Bellerive constitue le principal point d'accès au fleuve pour la population de l'Est de Montréal. Il constitue aussi le lieu par excellence à Montréal pour observer à la fois les grands bateaux et les activités portuaires dans un cadre naturel. Le port veut créer des pôles d'interprétation pour mieux faire connaître et apprécier son importance stratégique pour l'économie de Montréal et du Québec. Les interfaces avec Mercier-Est sont idéales pour ce faire. Une bande de territoire portuaire bordant l'ensemble Promenade Bellerive/parc Honoré-Mercier doit donc se transformer en site d'interprétation attrayant, dans le cadre d'interventions concertées permettant aussi de vivifier la Promenade Bellerive.

L'agrandissement et l'amélioration fonctionnelle de l'ensemble parc Honoré-Mercier/ Promenade Bellerive

L'intersection Liébert/Notre-Dame fait face au terminus de l'autobus 28 menant au métro Honoré-Beaugrand. Cette rue sert aussi d'accès piétonnier et cyclable privilégié vers le fleuve pour les résidents d'un noyau urbain peu favorisé et densément peuplé. À l'extrémité sud de cet axe se trouvent des terrains abandonnés appartenant au port, incluant une butte fortement utilisée comme glissade en hiver. Ces terrains devraient être incorporés à l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive afin de créer un accès visuel et physique stratégique vers le fleuve.

Rehausser la butte actuelle permettrait, à la fois, de créer un tampon sonore plus efficace, d'offrir un meilleur observatoire sur le port et de créer une glissade encore plus excitante pour les jeunes.

Une stratégie intégrée qui bénéficierait à la population de l'Est de l'île

Ce territoire ne doit pas simplement faire l'objet de promesses vagues, sans garantie de réalisation. Une partie substantielle des sommes colossales dépensées pour réorganiser les accès et sorties du port doit être consacrée à un ensemble d'actions intégrées favorisant le développement intégré du port et de ce quartier.

Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est

Une réflexion, amorcée précédemment, remaniée en fonction de la consultation portant sur le pôle logistique

Entre 2016 et 2018, les demandes du port pour faciliter le camionnage vers et depuis le port ont amené le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal à dépenser conjointement plus de 55 millions de dollars pour créer des liens plus directs entre l'autoroute A-25 et le port. Un projet d'une centaine de millions de dollars devrait prochainement faciliter la sortie du port des camions dans le secteur L'Assomption vers le réseau autoroutier (autoroute Souligny/Notre-Dame).

En parallèle, le Port prévoit investir plus d'une centaine de millions de dollars pour dynamiser ses installations. À cette somme, s'ajouteraient des investissements privés sur des terrains appartenant au port ou sur les territoires industriels adjacents. Ces interventions agrandiraient significativement le territoire consacré au transbordement de conteneurs. Au total, plusieurs centaines de millions de dollars seront prochainement dépensés pour répondre aux souhaits du Port de Montréal.

L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM) avait préparé une réglementation limitant les impacts négatifs de la reconversion d'une zone industrielle décrépite. Devant les pressions du Port et de la Ville de Montréal, MHM a reporté l'adoption de l'encadrement règlementaire annoncé. Un tollé de protestations citoyennes a suivi les annonces concomitantes du pôle logistique et du report de la règlementation. Les citoyens craignent, entre autres, que ce Pôle n'augmente considérablement le bruit, les vibrations et la circulation de camions dans leur voisinage.

En réponse à ces critiques, l'arrondissement MHM organise une consultation publique qui se tiendra le 28 janvier 2017. Le présent mémoire s'inscrit dans ce cadre. Il étudiera d'abord les impacts des interventions menées jadis dans Mercier-Est, proposera diverses mesures visant à minimiser les impacts sur cette population causés par des interventions passées et projetées et finalement expliquera une stratégie pour faire véritablement bénéficier la population de Mercier-Est des investissements projetés.

Ce mémoire reformule l'essentiel du document que j'ai déposé en septembre 2016, au Comité de bon voisinage du Port. A été enlevé l'argumentaire suggérant une intervention annoncée trop discrètement et actuellement en cours de réalisation: la réduction du nombre de voies de la rue Notre-Dame dans le secteur à l'étude. A aussi été éliminée la section concernant le secteur de Mercier-Est bordant les installations pétrolières de Montréal-Est, non pertinente au débat enflammé concernant la manipulation des conteneurs.

D'un autre côté, les volets architecture et interprétation ont été développés pour mieux coller à la *Stratégie de développement économique 2011-2017 Montréal* et aux observations de la maîtrise en urbanisme de M. Alexandre Lambert[1].

La frontière de Mercier-Est, principal accès au port de Montréal

L'intersection De Boucherville/Notre-Dame deviendra le point d'accès obligé des 2500 camions entrant quotidiennement dans le port de Montréal. Cinq cents camions desservant le terminal CAST sortiront quotidiennement du port à l'intersection Curatteau/Notre-Dame. Le passage de ces milliers de camions entrant et sortant du port aura des impacts majeurs sur la qualité de vie dans le quartier Mercier-Est. L'impact négatif devrait être maximal pour les résidents des rues Curatteau et Notre-Dame et de leurs abords. Ces impacts déborderont aussi, probablement, sur la rue Sherbrooke et son voisinage.

Ce texte présente d'abord les enjeux historiques et géographiques, afin de mieux étayer la nécessité de réaménagements d'importance et d'en décrire certaines modalités.

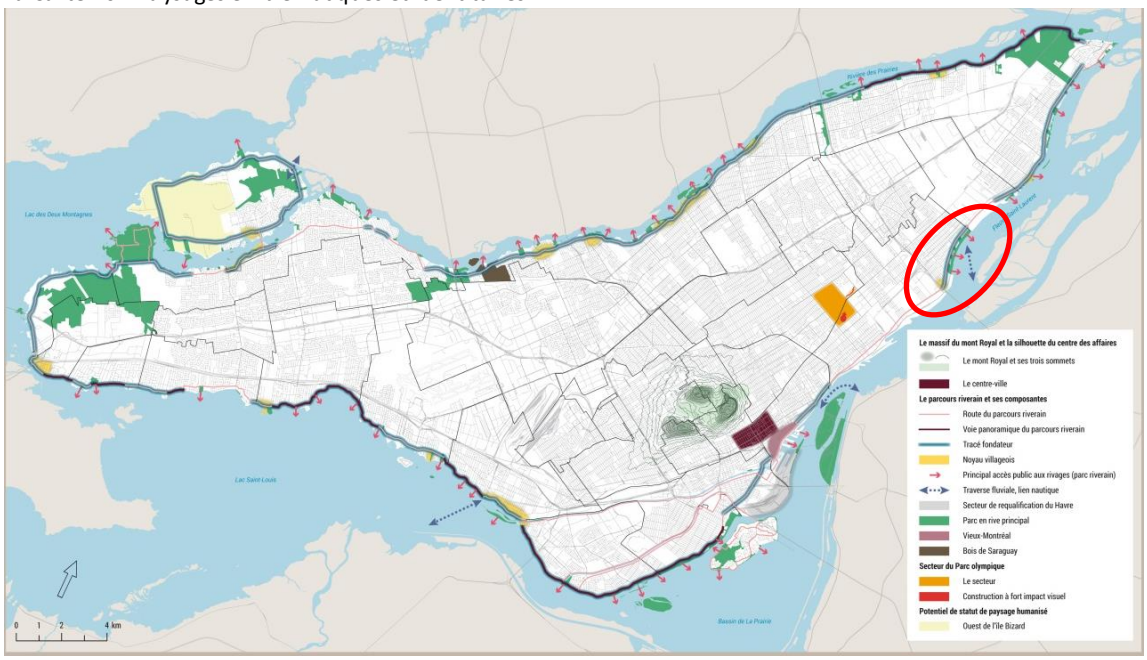
Le Port de Montréal, la Ville de Montréal, l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Gouvernement du Québec doivent coopérer pour mener à terme des actions d'envergure, durables, améliorant la qualité fonctionnelle, environnementale et sociale des interfaces entre le port et le quartier Mercier-Est.

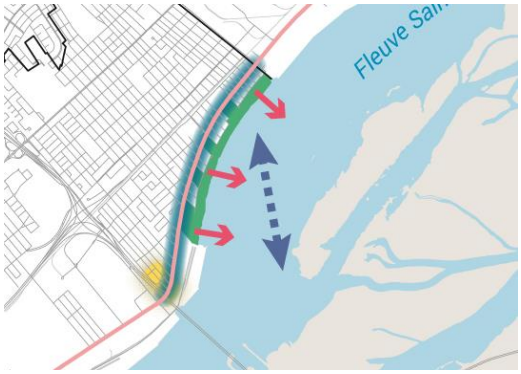
[1] LAMBERT, A. (2006). *Tradition locale d'intégration du rivage portuaire et du tissu urbain; le cas de Montréal et de deux villes portuaires d'Europe du nord-ouest : Rotterdam et Hambourg.* (M. Urb.), Université de Montréal Montréal.

De Longue-Pointe à la Promenade Bellerive, une conjoncture remarquable à l'échelle de l'île de Montréal

L'importance de la Promenade Bellerive et de Longue-Pointe a été soulignée dans le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*

La Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires





Le parcours riverain et ses composantes

- Route du parcours riverain
- Voie panoramique du parcours riverain
- Tracé fondateur
- Noyau villageois
- Principal accès public aux rivages (parc riverain)
- Traverse fluviale, lien nautique
- Secteur de requalification du Havre
- Parc en rive principal

La Promenade Bellerive et Longue-Pointe se distinguent, à l'échelle de l'île de Montréal, par leur conjonction de patrimoines exceptionnels :

Route du parcours riverain
Voie panoramique du parcours riverain
Parc en rive principal
Principal accès public aux rivages (parc riverain)
Traverse fluviale, lien nautique

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA_05_CHAP2_2.3.PDF

La carte sur la page précédente, extraite du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, démontre que le territoire sous la juridiction du Port de Montréal, dans les limites de Mercier-Est et de Montréal-Est s'inscrit, avec la Promenade Bellerive et les abords de la rue Notre-Dame, dans un parcours présentant une concentration exceptionnelle d'éléments patrimoniaux identitaires : *voie panoramique du parcours riverain*, p*arc en rive principal*, *principal accès public aux rivages, traverse fluviale*

Le statut de chemin du Roy, ainsi que la concentration d'artéfacts et de vues vers le fleuve imposent une approche et des moyens stratégiques pour mettre en valeur ces éléments patrimoniaux.

La combinaison du chemin du Roy, de bâtiments et vestiges patrimoniaux, d'accès visuels et physiques au fleuve, significatifs à l'échelle de l'agglomération de Montréal font de cette partie de Mercier-Est, incluant le port, un territoire à consolider prioritairement.

La nécessité de compenser la destruction et la déstructuration d'un milieu patrimonial remarquable

Longue-Pointe est l'un des premiers lieux de colonisation sur l'île de Montréal. Son patrimoine architectural et archéologique était plus que remarquable.

Église Saint-François d'Assise, 1913

Asile Saint-Benoît (Centre Pierre-Joseph Triest)

Cénacle Notre-Dame ou Couvent Saint-Isidore

Pendant plusieurs siècles, la population de Longue-Pointe dispose de très agréables accès au fleuve. Le site héberge une frayère à esturgeons. On y fait la chasse à la sauvagine, la pêche et même le trappage de rats musqués. Le nautisme est fort populaire.

À partir du milieu des années 1960, ces accès informels au fleuve disparaissent peu à peu. L'autoroute A-25 et le pont-tunnel n'ont pas été déposés dans un champ autour duquel des résidences se seraient peu à peu greffées. La création de ces infrastructures a exigé la destruction systématique de centaines de résidences du cœur historique de Longue-Pointe. Plusieurs bâtiments institutionnels (église Saint-François d'Assise, Cénacle Notre-Dame, Asile Saint-Benoit renommé par la suite Centre Pierre-Joseph-Triest…) d'un des premiers lieux de colonisation à Montréal, ont subi le même sort. Une lourde perte pour le patrimoine et l'identité de cette communauté.

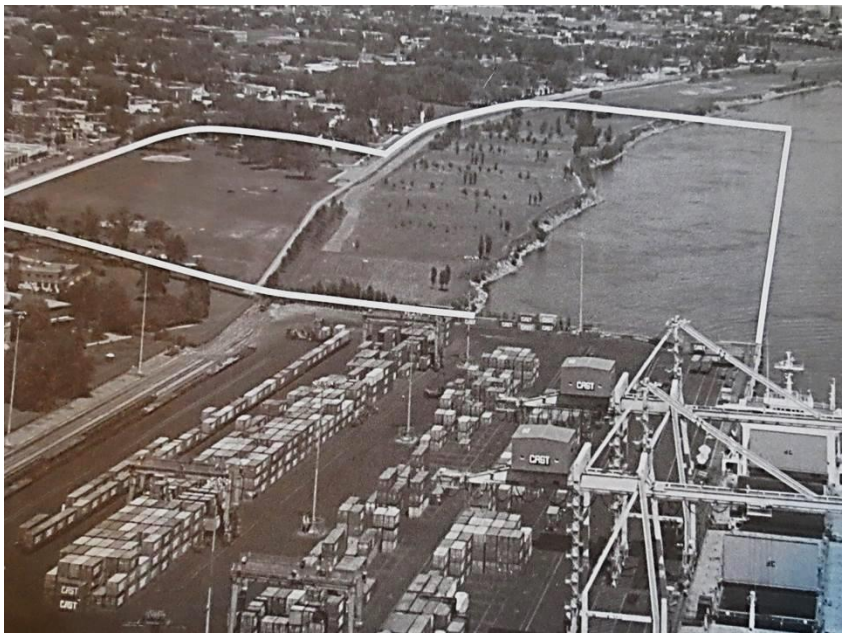
VM97-3_04_477 Photo vers 1962, extrait
Vue aérienne de la partie des résidences et institutions de Longue-Pointe construites face au fleuve

VM97-3_2P082 Photo vers 1973, extrait

Puis, ces institutions construites face au fleuve et qui faisaient l'orgueil et la joie de cette communauté, se sont d'abord retrouvées encerclées par le port avant d'être rasées vers 1990.

En 1982, les autorités cherchent à amputer la future Promenade Bellerive pour créer un quai supposément destiné à la pêche, mais dont le véritable usage aurait été le déversement des neiges usées. Lors des audiences du BAPE, les arguments présentés en faveur du projet ont été battus en brèche par la population de Mercier-Est et le projet, retiré.

Vers 1989, les autorités portuaires tentent même de mettre la main sur l'ensemble formé par le parc Honoré-Mercier et la partie de la Promenade Bellerive à l'est de la rue Des Ormeaux. Cette demande fut rejetée par la Commission d'Évaluation Environnementale, qui reprenait l'opposition très ferme du maire de Montréal, M. Jean Doré et de très nombreux autres acteurs.

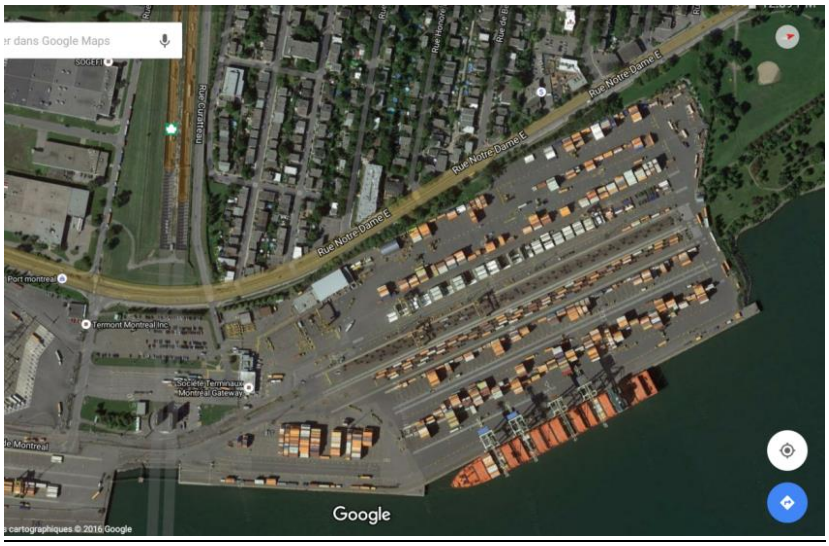


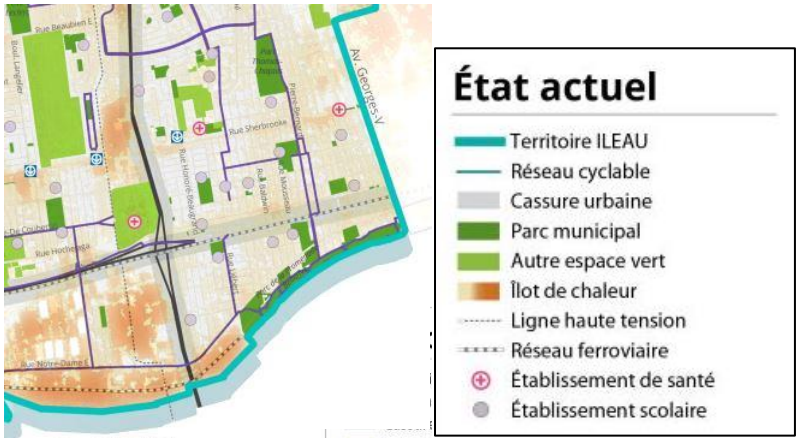
Cinq décennies de grandes destructions affectent profondément Mercier-Est. La pollution sonore et la concentration élevée de particules solides et de polluants gazeux provenant de l'autoroute A-25 se répandent dans la partie ouest du quartier et y affectent profondément la qualité de vie.

La tranchée de l'autoroute séparant Mercier-Est de Mercier-Ouest demeure toujours extrêmement dangereuse et inconfortable à traverser pour les piétons et les cyclistes.

Les acteurs ayant **contribué à la dégradation** de Mercier-Est, à savoir le Port de Montréal, la Ville de Montréal, l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Gouvernement du Québec doivent patticiper de façon intégrée, au processus de réhabilitation et de mise en valeur de ce territoire.

Le port de Montréal, îlot de chaleur extrême





Extrait d'une carte montrant les îlots de chaleur, ILEAU
http://ileau.ca/sites/default/files/upload/01_etat_actuel_light_bd.pdf

Le quartier Mercier-Est est généralement frais, bien plus frais que les quartiers voisins, Mercier-Ouest, Anjou ou Saint-Léonard. Les berges du fleuve devraient constituer l'îlot de fraîcheur par excellence de Mercier-Est. La Promenade Bellerive y constitue effectivement un îlot de fraîcheur très apprécié. À l'opposé, le port de Montréal, avec ses immenses surfaces asphaltées et son absence de végétation se démarque comme îlot de chaleur extrême du quartier.

Le port doit systématiquement prendre des mesures pour atténuer ce phénomène d'îlot de chaleur, à l'exemple de tant d'autres zones industrielles. Les installations du port doivent faire l'objet d'une attention particulière à cet égard et intégrer un maximum de surfaces vertes. Le pôle d'accueil et les bâtiments de part et d'autre de cette entrée doivent devenir des sites exemplaires au niveau de la lutte contre les îlots de chaleur.

L’entrée du port de Montréal, un rafistolage de gestes bancals

L’entrée du port de Montréal, entre les rues De Boucherville et la voie de service Curatteau se situe à peu de choses près là où se trouvaient jadis les lieux identitaires du quartier Longue-Pointe, un des plus anciens lieux de colonisation de Montréal. Il y a cinquante ans, ce territoire a été aménagé en parc pour compenser le parc éliminé par les aménagements nouveaux. Puis, à son tour ce parc a été enlevé, pour devenir un immense stationnement sans grâce, reléguant les citoyens à une bande bétonnée et asphaltée.

La plupart des bâtiments construits de part et d’autre de l’entrée se distinguent par leur laideur et par leur implantation bancale. Aucun trottoir ne permet aux piétons, débardeurs ou autres, d’accéder de façon sécuritaire aux différentes installations.

L’ensemble du secteur de l’entrée et de ses abords ressemble à un rafistolage de gestes disparates sans cohésion. Une telle laideur laisse croire qu’il s’agit d’un territoire de très faible valeur dans une lointaine banlieue. La proximité du fleuve est territoire identitaire pour le port et les Montréalais. Ce secteur est une véritable entrée de quartier vers Mercier-Est, via Notre-Dame, le chemin du Roy. La médiocrité actuelle des lieux est indigne de leur valeur historique et symbolique.

Adossée à la rue Notre-Dame, le Chemin du Roy, se trouve la route verte no 5. Cette piste cyclable d'envergure nationale devrait être remarquable tant par la qualité de ses aménagements, de son encadrement que par son caractère sécuritaire. Ce n'est malheureusement pas le cas.

Au contraire, l'intersection des rues Notre-Dame et De Boucherville présente plusieurs caractéristiques qui la rendent inhospitalière ou pire encore, nettement dangereuse. À preuve, un cycliste a été écrasé mortellement par un camion effectuant un virage.

Du côté est de la rue De Boucherville, l'affiche du port a été installée directement dans la piste cyclable forçant les cyclistes à ne pas utiliser le trajet qui leur est destiné.

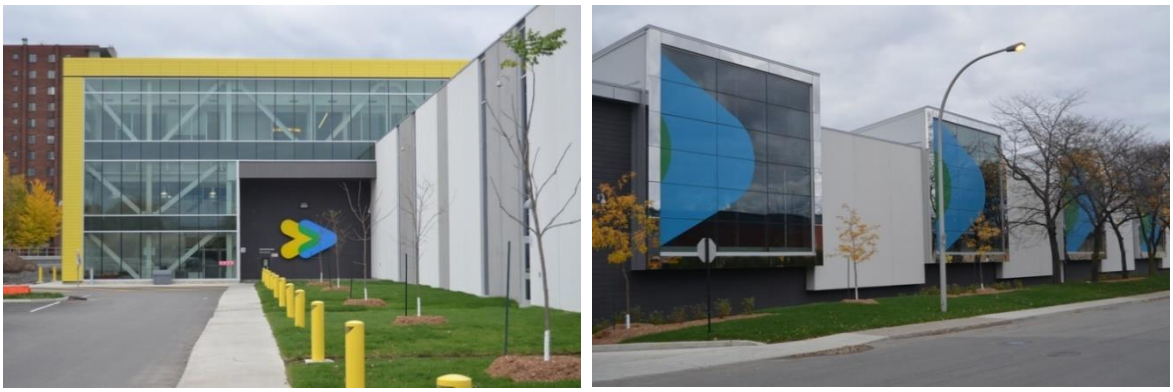
Le port poursuit actuellement un travail de réorganisation de ses accès, sorties et circulations. Il canalise dorénavant les camions sortant du port du côté est de la zone s'étendant au-dessus de l'autoroute A-25, vers la voie de service Curatteau. Malheureusement, les automobiles peuvent encore sortir par la rue de Boucherville et emprunter la bretelle d'écoulement libre vers l'est, qui est si dangereuse pour les piétons et cyclistes.

La rue de Boucherville doit devenir un sens unique vers le sud pour tous les véhicules. La dangereuse bretelle d'écoulement libre vers la rue Notre-Dame en direction est doit être éliminée. Le port doit repenser en profondeur son système de signalisation. À très court terme, l'affiche annonçant le port de Montréal, bloquant une voie de la piste cyclable doit être enlevée ou déplacée.

Le centre administratif actuel du port, étoile blanche, situé à l'extrémité ouest du territoire
Relocalisation du centre administratif du port, étoile jaune, à l'entrée du territoire desservi, actuel et futur

Dans Mercier-Est, le port, le Gouvernement du Canada et autres partenaires doivent offrir des emplois de grande qualité, non seulement au niveau du contrôle et de la manipulation de conteneurs, mais aussi de l'administration portuaire, des douanes et plus. L'administration du port de Montréal pourrait relocaliser ses installations aux abords de son entrée principale, au cœur de son territoire d'action.

Une telle approche serait parfaitement en harmonie avec la *Stratégie de développement économique 2011-2017 Montréal* qui propose de :
redynamiser les secteurs d'emplois en visant notamment une qualité architecturale et environnementale et favoriser la cohabitation des activités sur le territoire ;



Centre de transport Stinson de la STM, LEMAY, architecture

À l'entrée du port, des bâtiments d'une grande valeur architecturale doivent être construits pour marquer solennellement cette entrée et offrir de nombreux emplois de qualité. Ces bâtiments doivent être intégrés dans un réseau agréable d'accès pour piétons, cyclistes et automobilistes incluant des îlots de verdure ? Pour se distinguer encore plus, pourquoi ne pas créer des toits et des murs verts ?

Les systèmes de sécurité actuels protégeant les installations du port résultent d'une multiplication rebutante de rangées de barrières dites « New Jersey », de hauts tuyaux de béton ou d'acier et de clôtures en maille de chaîne surmontées de barbelés. Désolant.

Depuis l'attentat extrêmement meurtrier à Oklahoma City, les États-Unis ont entrepris de sécuriser de façon systématique les bâtiments et lieux sous administration fédérale. Des systèmes de sécurité extrêmement performants et sophistiqués peuvent prendre une forme, comme le montrent les images ci-dessus prises autour du Federal Building, un bâtiment hypermoderne, construit à San Francisco.

La commémoration d'un héritage disparu

La seule commémoration des heures fastes de ce site est une stèle dont la plaque en bronze a été arrachée.

D'ici peu, la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec auront dépensé plus de 55 millions de dollars pour faciliter l'accès des camions au port de Montréal. Ces travaux perturbateurs ont généré et généreront des inconvénients majeurs pour la population de Mercier-Est. Le projet appelé *Optimisation de l'autoroute 25* dégradera la qualité de vie dans la partie sud de Mercier-Est en incitant plus de camions, incluant des camions citernes de pétrole et autres produits dangereux, à circuler sur la rue Notre-Dame. En outre, la congestion induite sur l'autoroute 25 et la voie rapide Souligny par ce réaménagement devrait dégrader significativement la qualité de l'air, le climat sonore et la sécurité urbaine de Mercier-Est et Ouest.

Aucune des interventions actuellement projetées ne pose un geste fort permettant aux piétons et cyclistes de transiter dans un cadre agréable au-dessus de l'autoroute. Aucun geste ne prétend compenser les impacts passés et futurs sur les quartiers avoisinants. On est loin de la création de l'œuvre d'art à l'intersection des rues Pie IX et Henri-Bourassa ou du boulevard Robert Bourassa.

Pourtant, la *Stratégie de développement économique 2011-2017 Montréal* propose de :
Mettre en valeur de nouvelles entrées d'agglomération, de ville et d'arrondissement afin d'en faire des entrées de ville prestigieuses (boulevard Pie-IX, autoroute 25 et rue Sherbrooke Est).

Le port de Montréal, la Ville de Montréal, l'arrondissement MHM et le Gouvernement du Québec, particulièrement son ministère des Transports, doivent donc poser des gestes d'éclat pour rompre avec le passé de destructions.

L'entrée du port de Montréal doit être réaménagée, non seulement en fonction de critères opérationnels, mais aussi de manière à créer une entrée de prestige à ces installations gigantesques, symboliques du dynamisme économique de Montréal.

Il faut éviter de simplement masquer l'immense stationnement qui occupe un site stratégique au bord du fleuve. L'aménagement projeté doit se démarquer par sa qualité architecturale et artistique exceptionnelle, digne de l'importance du port dans l'économie métropolitaine et de la richesse patrimoniale et symbolique du lieu.

Ces interventions devraient tirer parti de l'histoire exceptionnelle et de la riche iconographie de Longue-Pointe, lieu parmi les plus anciens de Montréal.

Le parc des Locomotives, situé sur le site des anciennes usines Angus, met en scène une série d'images industrielles anciennes.

Un peintre et sculpteur majeur de l'histoire récente du Québec est né dans Longue-Pointe. Son œuvre est profondément marquée par la relation de l'homme avec le fleuve. et par la question des migrations. Ce grand artiste, René Derouin, devrait être invité à collaborer à cette célébration.

Finalement, les paires de tours de ventilation magnifiques, à chaque extrémité du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, devraient être mises en valeur, par une mise en scène digne de leur qualité architecturale et par une mise en lumière soignée.

Le parcours riverain et la route cyclable no 5, Notre-Dame

Le terminal de conteneurs, qui remplace les agréables milieux de vie d'antan, génère, jour et nuit, des pétarades de bruits métalliques et de grondements divers. Les hautes tours d'éclairage et les appareils mobiles projettent leur lumière intense sur de grandes distances. Pour tenter d'atténuer les impacts initiaux sur les habitations et le domaine public, le port a érigé un ensemble de murs et de buttes parsemées d'arbres, vers 1990. À l'époque, on disait aux citoyens que les piles de conteneurs se limiteraient à trois conteneurs de hauteur. Les mesures de mitigation ont donc été planifiées en fonction de ce paramètre.

Depuis ce temps, cet empilage de conteneurs empilés est passé à quatre ou parfois cinq. Ailleurs dans le monde, ces colonnes peuvent atteindre six conteneurs de hauteur. Le port ou ses concessionnaires feront-ils de même dans quelques années ? Les mesures de mitigation planifiées pour trois conteneurs de hauteur ne sont déjà plus appropriées. Elle risque de l'être encore moine dans quinze ans ?

Le mur qui borde les installations du port montre des traces sérieuses de dégradation. Les aménagements paysagers semblent être une accumulation de végétaux sans grande cohérence stylistique.

Le Port de Montréal et la Ville de Montréal doivent améliorer grandement la qualité du territoire faisant front à la rue Notre-Dame, l'ancien Chemin du Roy, de façon à réduire les impacts actuels et futurs des opérations portuaires. Les buttes doivent être rehaussées de façon significative. Les murs doivent être remplacés par des structures mieux conçues. Ce secteur mérite un traitement d'une grande qualité architecturale, paysagère et artistique, en accord avec le parcours riverain que la Ville et l'Agglomération de Montréal veulent célébrer.

La Ville de Montréal a débuté la requalification de la rue Notre-Dame en bordure des installations du port, une initiative intéressante. Le projet, qui réduira le nombre de voie de 6 à 5, permettra aussi l'insertion d'une centaine d'arbres entre les véhicules et les piétons, un geste très positif.

Entre les rues Curatteau et Honoré-Beaugrand, la bande de verdure séparant le trottoir de la piste cyclable bénéficie d'une largeur suffisante pour planter de nombreux arbres.

Encore plus à l'Est, au voisinage des rues George-Bizet et Frederic Chopin, on peut encore voir des traces des entrées véhiculaires menant au centre Pierre-Joseph-Triest et à la résidence voisine. Sur ce tronçon, la piste cyclable dévie si près du trottoirque la Ville n'a pu y planter des arbres.

À l'est de la rue Honoré-Beaugrand, il faut déplacer la piste cyclable de 900 mm de façon à créer une bande de verdure assez large pour planter des arbres. Comme cette piste cyclable, aménagée vers 1985, est devenue passablement bosselée, cette opération de redressement devrait être l'occasion de ragréer la fondation de cette piste et d'y apposer un nouvel asphalte.

Ce territoire devrait être aménagé avec grand soin, en tant que parc linéaire intégré à l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive, un site stratégique à l'échelle régionale.

L'accès visuel et physique au fleuve

En 2010, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a tenu un exercice de grande envergure, l'Opération Carte blanche, pour connaître l'opinion des Montréalais sur les orientations à suivre pour célébrer avec éclat le 375ième anniversaire de Montréal[2].

Ce rapport fait d'abord ressortir les éléments forts de l'identité de Montréal. Puis, il présente les axes souhaitables de consolidation et de célébration. Ce vaste programme qui fait le point sur l'image que les Montréalais ont d'eux même et de leur ville reste encore valide et digne d'une implantation graduelle :

« La commission a constaté un très large consensus autour de l'idée que cet événement soit d'abord et avant tout une occasion de doter la métropole d'une nouvelle vision et d'un plan directeur de développement dont les bénéfices se feront sentir longtemps après 2017. » *P.28*

« 3.1.4 Les thématiques porteuses
Au cours de la consultation, plusieurs thèmes ont été identifiés de façon récurrente par l'ensemble des groupes comme étant rassembleurs et porteurs d'avenir pour unifier l'ensemble des Montréalais dans un projet commun. Nous les présentons ici par ordre d'importance et de récurrence.
• Retournons aux sources ! Accès à l'eau et au fleuve
« Il faut sentir que nous habitons une île. » Voilà l'essence du message que l'ensemble des groupes a livré à la commission d'une voix unanime. Selon les participants, on ne sent pas l'insularité de Montréal qui tourne le dos à son fleuve alors que les villes qui ont choisi de se redévelopper le long de leur cours d'eau ont bien tiré leur épingle du jeu et réussi leur revitalisation. « Montréal s'est construite par la voie de l'eau, le développement des infrastructures le long du fleuve profiterait aux générations futures, en plus d'engendrer des emplois. » Arrondissement Saint-Léonard
…
Le Port de Montréal est identifié à cet effet comme un partenaire important qu'on souhaite voir impliqué et qui souhaite participer. »
p.38

L'accès à l'eau et au fleuve est donc la thématique la plus importante et la plus récurrente énoncée par les Montréalais. La Promenade Bellerive constitue le joyau par excellence pour profiter du fleuve dans l'Est de Montréal. Plus encore, à l'échelle de l'île, même, la Promenade Bellerive est le seul lieu d'envergure permettant à la fois d'accéder au fleuve dans un cadre verdoyant et de bénéficier d'un contact visuel avec les grands bateaux et les opérations maritimes.

Des actions structurantes s'imposent donc à ce niveau.

[2] http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P53/rapport-375.pdf

Un centre d'interprétation du Port de Montréal à la frontière de la Promenade Bellerive

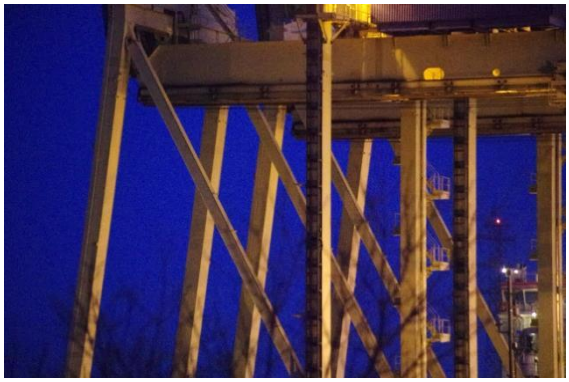
Dans la *Stratégie de développement économique 2011-2017 Montréal* parle de :

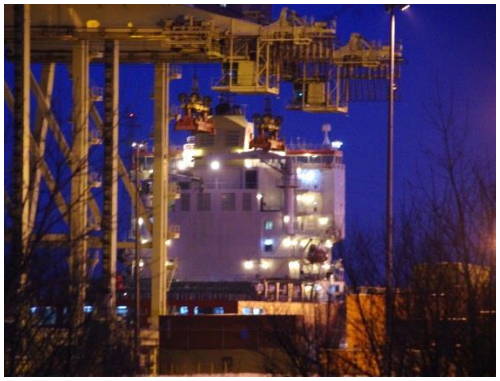
« Aménager, dans le port et à proximité, des sites d'observation et d'interprétation des activités portuaires ».

« La volonté du Port de s'ouvrir sur la ville pourrait mener à la réalisation de projets et d'initiatives inédits jusqu'à maintenant à Montréal. Par exemple, un projet de création de passerelles d'observation et d'interprétation des activités portuaires est à l'étude. Ces passerelles, mettant en valeur le caractère maritime, permettraient aux citoyens de mieux saisir l'importance de cette infrastructure stratégique. »

À la frontière est des installations de transbordement de conteneurs du port se trouve la Promenade Bellerive, un grand parc de Montréal. Ce site stratégique constitue le principal accès au fleuve pour la population de l'Est de l'île de Montréal et sa fréquentation atteint probablement des centaines de milliers de promeneurs annuellement.

Un peu à la façon dont le Vieux-Port de Montréal est une fenêtre exceptionnelle sur le fleuve et le port, la frontière entre l'ensemble parcs Honoré-Beaugrand / Promenade Bellerive, un site stratégique, doit être aménagée comme pôle d'interprétation majeur du port de Montréal.

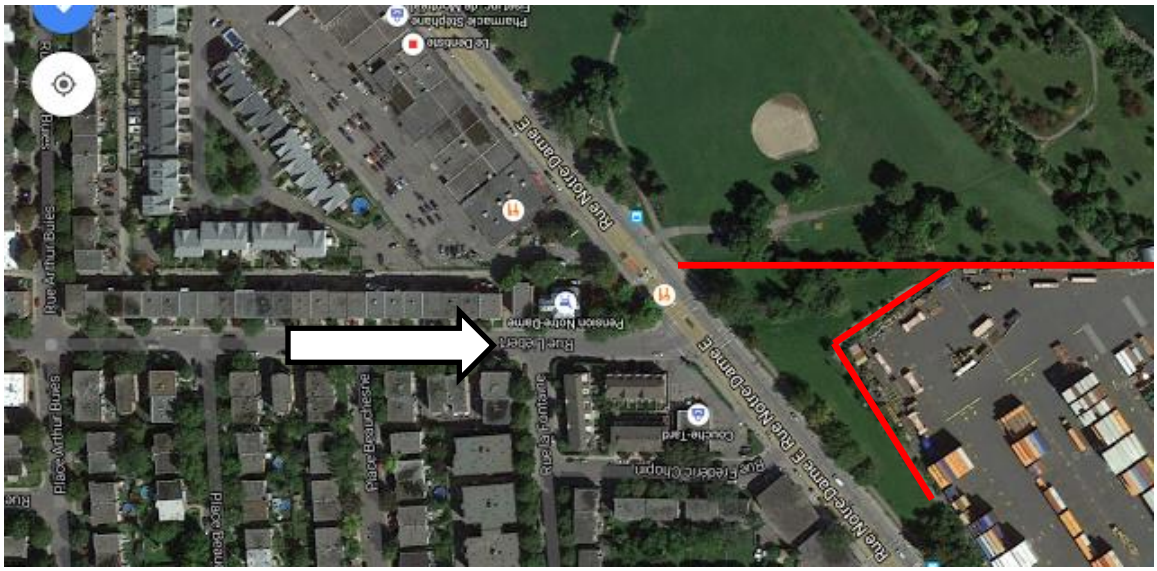


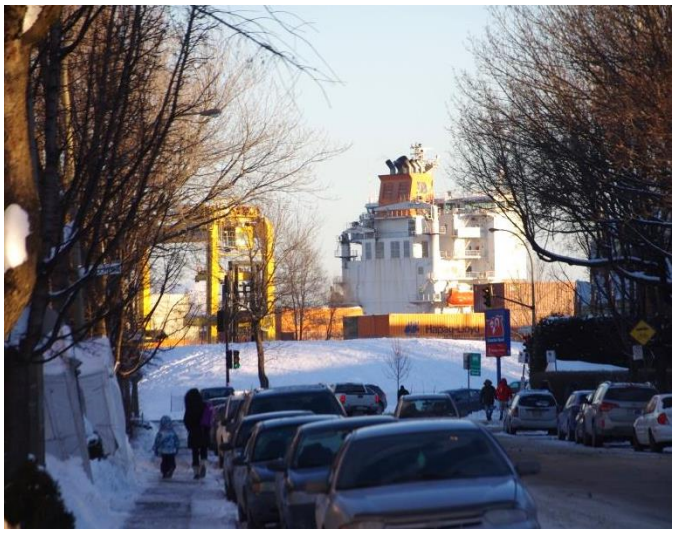


Les images ci-dessus ont été prises depuis la Promenade Bellerive, même si les aménagements actuels ne favorisent aucunement l'observation du port et de ses attraits. Les zones de part et d'autre de la clôture semblent avoir été considérées comme des lieux marginaux où l'on relègue des fonctions disparates, sans grand intérêt. Au contraire, cette frontière doit devenir porteuse de sens.

L'agrandissement et l'amélioration fonctionnelle de l'ensemble parc Honoré-Mercier/ Promenade Bellerive

La rue Liebert, dessert un bassin de population important dont une partie est peu favorisée. À l'intersection Notre-Dame, se trouve le terminus de l'autobus 28 arrivant du métro Honoré-Beaugrand. Ce lieu stratégique devrait permettre à la population de l'Est de Montréal d'accéder de façon sécuritaire et agréable à l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive, le lieu le plus précieux et le plus apprécié de Mercier-Est.





Le focus de la rue Liebert mène aux installations du port

Curieusement, malgré sa position stratégique, le terrain face à l'axe de la rue Liébert est laissé à l'abandon depuis deux décennies.

Le haut de la butte, dans l'axe de la rue Liébert, offre une intéressante vue vers le port. Cette butte devrait être rehaussée à la fois pour mieux freiner la propagation des sons provenant du port, pour offrir une vue encore plus spectaculaire sur le port.

De nombreux arbres plantés à l'origine sur et autour de la butte sont morts et disparus. La friche s'est installée aux abords d'une ancienne résidence rasée il y a deux décennies environ. L'interface entre le port et le quartier ressemble véritablement à une aire abandonnée, accueillant occasionnellement des itinérants.

Les terrains appartenant au port, inutilisés, situés à la frontière du parc Honoré-Mercier en bordure de la rue Notre-Dame, vis-à-vis la rue Liébert, sont essentiels pour créer un accès visuel et physique de grande qualité à l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive, principal point d'accès au fleuve pour la population de l'Est de Montréal.

Malgré le laisser aller qui prévaut, cette butte sert comme glissade pour les jeunes et moins jeunes. Contrairement à plusieurs autres pentes officielles destinées à la glissade dans l'arrondissement, cette côte est peu exposée aux rayons du soleil à son zénith, ceux qui évaporent la neige ou la transforment en glace. Cette pente accolée à une destination hivernale de choix offre donc un intérêt majeur pour la population de l'Est.

L'intégration des terrains à l'intersection de la rue Liébert à la Promenade Bellerive, permettrait de véritablement mettre en valeur un site exceptionnel non seulement pour l'Est de Montréal, mais aussi à l'échelle de l'agglomération.

La géométrie actuelle du chemin de service incite les piétons et cyclistes à traverser directement la rue Notre-Dame vers et depuis le restaurant McDonald, plutôt qu'à se rendre à l'intersection Liebert pour effectuer une traversée sécuritaire.

Bien aménagé et relié à l'ensemble Honoré-Beaugrand/Promenade Bellerive, l'aménagement concerté de ce terrain et du territoire voisin permettrait de créer un accès cérémonial vers le fleuve, tant visuel que physique, mettant en valeur le Saint-Laurent au cœur du mythe montréalais.

Axe physique et visuel reliant la rue Liébert et le fleuve = traversée plus sécuritaire de la rue Notre-Dame

Conclusion

Le secteur dans lequel le terminal Cast s'est installé est remarquable, à l'échelle de l'île de Montréal, par sa conjonction exceptionnelle de facteurs patrimoniaux et paysagers.

Photo depuis le drone de Patrick Tourigny

D'un autre côté, depuis cinq décennies, la population de Longue-Pointe et de Mercier-Est subit à répétition les impacts cumulatifs d'abord de la création du pont Tunnel et de l'autoroute A-25, de l'installation du terminal Cast et récemment de l'Optimisation de l'autoroute A-25 et des accès au port de Montréal.

Ces travaux effectués et à venir, de part et d'autre de l'autoroute A-25, devraient amplifier les impacts sur les secteurs résidentiels s'étendant aux abords des rues Curatteau et Notre-Dame.

Des actions vigoureuses sont nécessaires pour freiner et compenser ces préjudices, passés et futurs, dont plusieurs répondent à des demandes du port de Montréal. Ces interventions complémentaires permettraient de transformer pour le mieux l'interface entre les installations du port de Montréal et le quartier Mercier-Est. Voici un aperçu de ces mesures bénéfiques :

L'entrée du port, aux abords des rues De Boucherville et Curatteau

- Créer une entrée de prestige à la hauteur de la valeur stratégique du port
- Intégrer à l'aménagement des éléments artistiques évoquant l'histoire et le patrimoine de Longue-Pointe;
- Construire des bâtiments administratifs d'une grande qualité architecturale.

L'atténuation de l'effet *« îlot de chaleur »* des installations du port

- Prendre un ensemble de mesures, dont une série d'îlots de fraîcheur, insérés à même les bâtiments et les installations du port, pour réduire l'effet de principal « *îlot de chaleur* » de Mercier-Est.
- Gérer les eaux de façon durable

Le parc et la route nationale cyclable en bordure de la rue Notre-Dame

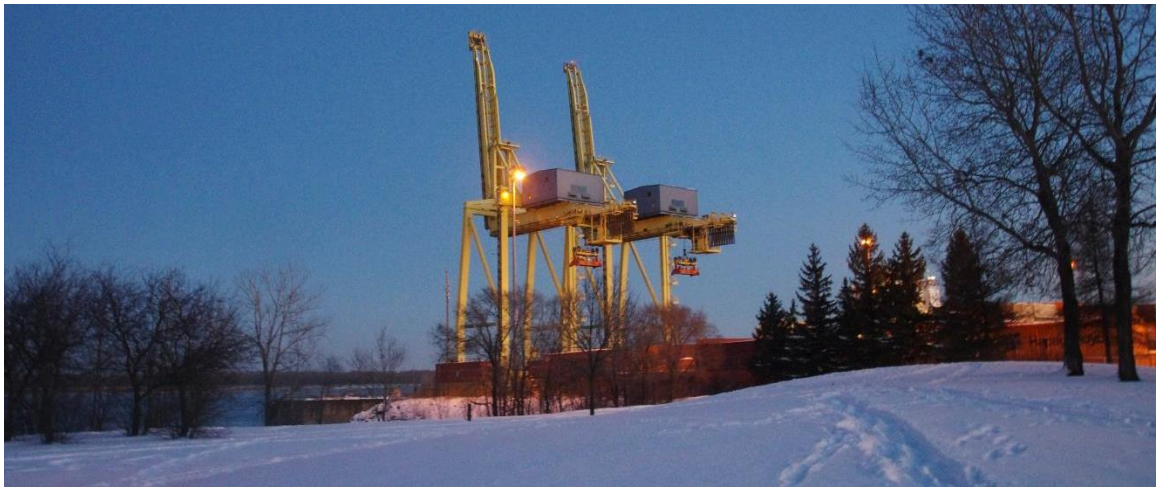
- Réduire à la source le bruit et l'éblouissement provenant du port;
- Contrôler la propagation du bruit en rehausser buttes et murs;
- Améliorer la qualité et l'encadrement de la route cyclable nationale no. 5;
- Collaborer avec la Ville de Montréal pour transformer une zone tampon déglinguée en parc linéaire de qualité.

L'interprétation des activités fluviales, maritimes et portuaires

- Aménager des pôles d'interprétation sur le fleuve, les activités maritimes et portuaires;
    - un pôle sur les terrains du port, limitrophes à l'ensemble parc Honoré-Beaugrand /Promenade Bellerive;
    - un pôle à l'entrée principale du port.

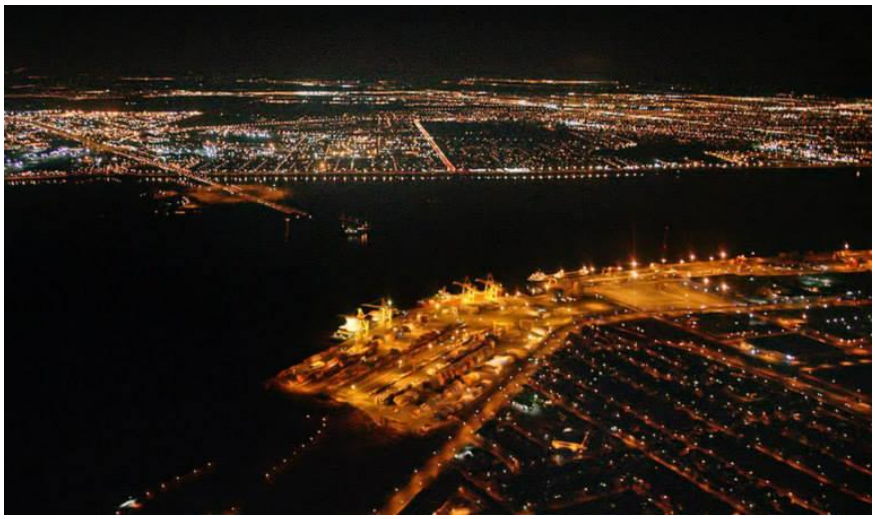
La consolidation de l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade

- Enlever la clôture déglinguée entre l'ancien duplex et le parc Honoré-Mercier;
- Soigner la forme des arbres;
- Dégager un corridor visuel généreux vers le fleuve, depuis un pôle d'accueil situé à l'intersection des rues Liébert et Notre-Dame;
- Réaménager le trottoir et la piste cyclable pour créer un véritable point d'entrée à l'ensemble parc Honoré-Mercier/Promenade Bellerive;
- Rehausser la butte, améliorer l'interface avec le port et aménager un point de vue, avec interprétation vers le port;
- Créer des corridors sécuritaires de glissade hivernale vers le parc Honoré-Mercier;
- Amener la Ville de Montréal, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Port de Montréal à collaborer pour créer un ensemble parc Honoré-Mercier/ Promenade Bellerive de très grande qualité paysagère, fonctionnelle et écologique. Son plan directeur conciliait dégagement de certains axes visuels et physiques vers le fleuve tout en consolidant certains noyaux de biodiversité.



Les interventions touchant la Promenade Bellerive doivent être planifiées en utilisant les grandes orientations dégagées au fil des consultations publiques. Cette révision doit aussi tenir compte de l'évolution marquée des sensibilités et des pratiques en design urbain et écologique.

Pour qu'enfin apparaisse une cohabitation harmonieuse et respectueuse du Port de Montréal avec la population de Mercier-Est, les autorités doivent non seulement chercher à réparer les impacts passés et à venir, mais elles doivent créer un territoire en bordure du fleuve que les résidents de tout l'Est de l'île, apprécient et fréquentent.



Le port, masse imposante de lumière et dissipateur de chaleur,
une perturbation et une barrière majeure pour un quartier tranquille

La conclusion du rapport de l'OCPM sur l'Opération Carte blanche portant sur le 375iàme anniversaire de Montréal, à la page 48 présente bien l'importance stratégique des interfaces entre le port, la Promenade Bellerive et le quartier Mercier-Est:

« Quatrièmement, nous notons que les participants sont unanimement animés d'un désir de laisser des legs durables qui ont un impact direct sur la construction de l'identité montréalaise et sur l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. En ce sens, s'il doit y avoir investissement, la mise en valeur du fleuve et de ses berges, le transport en commun et les projets de développement durable sont identifiés par tous comme des priorités. Dans le même esprit, les citoyens ne souhaitent pas que le 375e soit l'occasion de créer de nouvelles infrastructures, mais préféreraient que celles que nous avons déjà soient revitalisées, restaurées ou davantage mises en valeur ».[3]

[3] http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P53/rapport-375.pdf

À défaut d'avoir finalisé les travaux souhaitables en 2017, cette année festive devrait devenir l'année charnière à partir les centaines de millions de dollars dépensés sur et en bordure du territoire de Mercier-Est cesseront de n'être que des contributions à l'augmentation de la pollution sonore et chimique pour devenir des opérations majeures d'amélioration des conditions de vie dans l'Est.

En espérant que ce document ait démontré la nécessité d'un changement majeur de cap et ait dressé des pistes d'action pour mettre en branle ce vaste programme. À tous, maintenant, de mettre l'épaule à la roue pour le bien-être des citoyens de l'Est et de la région de Montréal.

Daniel Chartier
Architecte paysagiste
3200 Mercier
Montréal
H1L 5J4