



Nos grands dossiers 2018 et 2019 ancrés sur le territoire

21 décembre 2018



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Québec) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



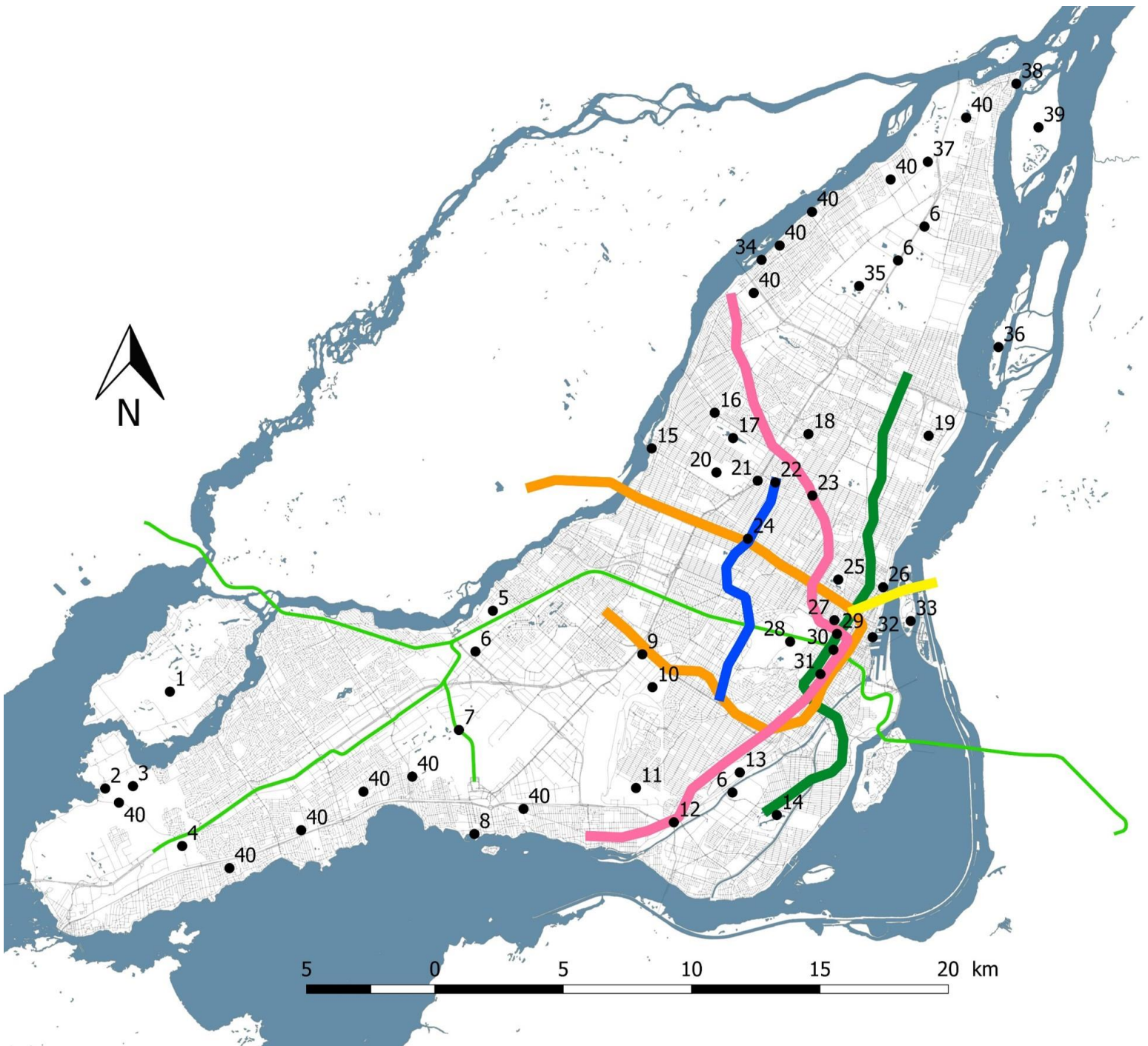
Dans la foulée de deux élections majeures (municipale et provinciale) en presque 12 mois, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a placé sur une carte les dossiers pour le territoire de l'île de Montréal qui ont interpellés les spécialistes et les citoyens en 2018 et sur lesquels notre regard se porte en 2019.

Cet exercice nous conduit à identifier une quarantaine de sites et projets particuliers. Vous trouverez pour chacun un petit résumé de notre point de vue.

Le CRE-Montréal, qui travaille à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable partout sur l'île de Montréal, s'implique autant dans des dossiers ancrés dans un territoire précis que dans des enjeux génériques comme le déploiement du transport collectif, la qualité de l'air et de l'eau, la gestion des matières résiduelles, le verdissement et le bruit.



Localisation des 40 grands dossiers de 2018 et 2019



Légende

1. Projet de paysage humanisé de l'Île-Bizard
2. Grand parc métropolitain de l'Ouest
3. Milieux naturels de Pierrefonds Ouest
4. Bois Angell
5. Parc-nature du Bois-de-Saraguay
6. Centres de compostage et de biométhanisation
7. Réseau express métropolitain (REM)
8. Bois McConnell
9. Projet Royalmount
10. Secteur de l'ancien hippodrome Blue Bonnets
11. Golf Meadowbrook et son ruisseau
12. Échangeur Saint-Pierre
13. Nouveau parc-nature Turcot-La falaise et dalle-parc
14. Pôle d'accueil, ferme et accès au parc Angrignon
15. Autoroute Papineau (A-19) ou boulevard urbain
16. Service rapide par bus (SRB) Pie-IX
17. Ancienne carrière Francon
18. Rue Jean-Talon Est
19. Secteur Assomption – Longue-Pointe / Écoparc industriel de la Grande Prairie
20. Parc Frédéric-Back / Complexe environnemental Saint-Michel
21. Autoroute Métropolitaine (A-40)
22. Prolongement de la ligne bleue vers l'est
23. Projet de la ligne rose
24. Projet du réseau express vélo (REV)
25. Parc La Fontaine
26. Secteur des Faubourgs
27. Jardin Notman
28. Parc du Mont-Royal
29. Jardin Domtar / Terrain no 066
30. Rue Sainte-Catherine Ouest / Avenue McGill College
31. Jardin des Sœurs Grises
32. Vieux-Port de Montréal
33. Parc Jean-Drapeau
34. Boulevard Gouin Est
35. Parc-nature du Bois-d'Anjou
36. Grandes battures Tailhandier / Parc national des Îles-de-Boucherville
37. Station d'épuration Jean-R. Marcotte
38. Plage de l'Est
39. Grand parc métropolitain de l'Est
40. Cours d'eau intérieurs



1. Projet de paysage humanisé de l'Île-Bizard

Les démarches pour l'octroi du statut de paysage humanisé sont en cours et plusieurs étapes légales restent encore à franchir au sein du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). À terme, le statut de paysage humanisé permettra de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels, les terres agricoles et les paysages bucoliques de l'île. Le CRE-Montréal souhaite que 2019 soit l'année de l'attribution de statut projeté, une étape importante dans le processus en vue de l'octroi du statut permanent de protection pour une durée minimum de 25 ans. Nous continuerons à nous impliquer dans la réflexion en vue de la mise en œuvre de ce projet unique au Québec.

2. Grand parc métropolitain de l'Ouest

Inspirés par le Grand parc urbain de la Rouge (70 km²), à Toronto, les Conseils régionaux de l'environnement de Montréal, de Laval et des Laurentides ont amorcé en 2017 une collaboration, avec la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM) et la Chaire UNESCO en paysage et environnement (CUPEUM) de cette même institution, visant la mise en place d'un grand parc métropolitain dans la portion ouest du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La mise en place du parc prendra certainement plusieurs années et nécessitera de franchir plusieurs étapes importantes. En 2019, le CRE-Montréal poursuivra ses démarches pour mobiliser la population et les parties prenantes, incluant les différents paliers de gouvernement, tout en collaborant avec les équipes de chercheurs impliquées.

3. Milieux naturels de Pierrefonds Ouest

L'avenir du secteur Pierrefonds Ouest est encore incertain. Ce terrain de près de 400 ha riche en biodiversité présente une belle occasion de consolider les milieux naturels de l'Ouest de l'île. Inclus dans le projet de Grand parc métropolitain (mentionné au point 2), ce territoire viendrait bonifier de façon significative l'accès nature pour la population montréalaise. Le CRE-Montréal souhaite qu'une suite soit donnée au rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) après les consultations qui se sont tenues en 2017. Notre analyse sur le potentiel de logements ailleurs dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro apporte des éléments pour faire avancer la réflexion dans ce dossier majeur pour la métropole.

4. Bois Angell

Récemment, l'agglomération montréalaise et la ville de Beaconsfield ont annoncé l'acquisition d'un nouveau terrain dans le bois Angell. Consolidant le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, cette acquisition est un pas de plus vers la protection de l'ensemble du bois Angell dont une partie importante reste encore à protéger. Ce nouvel espace boisé public mérite aussi une attention particulière pour le rendre accessible à l'ensemble de la population montréalaise.



5. Parc-nature du Bois-de-Saraguay

Les aménagements dans le Parc-nature officiellement inauguré en 2016 se poursuivent en vue de bonifier l'expérience du visiteur. L'accès en transport actif et collectif reste un enjeu important pour ce grand parc d'agglomération. Membre du comité de suivi permanent, le CRE-Montréal va suivre de près les développements entre autres au niveau du réaménagement de Gouin-Est. Le parc est également touché par l'agrile du frêne (6000 arbres vont être coupés prochainement) et des mesures devront être prises afin de limiter l'impact de ces coupes sur la santé de l'écosystème.

6. Centres de compostage et de biométhanisation

Deux centres de compostage (Saint-Laurent et Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles), deux centres de biométhanisation (LaSalle et Montréal-Est), et un centre pilote de prétraitement des ordures ménagères (Montréal-Est) devraient amorcer ses activités d'ici 2020. D'ici là, toutes les résidences de moins de huit logements de l'Agglomération devront bénéficier de la collecte des matières organiques et surtout y participer. Une grande campagne de communication est nécessaire dès maintenant pour que la quantité et la qualité soient au rendez-vous à l'ouverture des infrastructures. Parce qu'ils sont de plus en plus nombreux en ville, les grands immeubles à logement doivent aussi bénéficier de la collecte à trois voies. Il faut donc déjà réfléchir à comment le faire.

7. Réseau express métropolitain (REM)

Le REM est un réseau de métro léger de 26 stations, qui s'étendra à terme sur 67 km dans la grande région de Montréal, qui a soulevé bon nombre de préoccupations lors des consultations du BAPE de 2016 (voir le mémoire du CRE-Montréal). Le projet fut bonifié entre autres par l'ajout de gares et l'interconnexion au métro (Bonaventure, McGill et Édouard-Montpetit). Les travaux de construction ont débuté cette année et la mise en service se fera de façon progressive de 2021 à 2023. Nous suivrons attentivement ce projet en ce qui a trait notamment à l'aménagement, la gestion et la taille des stationnements, ainsi que le rabattement en transport collectif et actif aux gares.

8. Bois McConnell

Un promoteur y construira des habitations de luxe, causant ainsi la disparition du dernier bois riverain de Dorval. Alors que l'accès aux rives et à l'eau est de plus en plus prisé et demandé par la population, une belle occasion de jumeler le vert et le bleu sur l'île nous échappe. La vente du terrain boisé au bord du fleuve confirme la privatisation de cet espace, fera disparaître de grands arbres matures et le minéralisera en partie. Malgré ce triste sort pour la collectivité montréalaise, nous continuerons d'apporter notre appui pour qu'un accès public au fleuve et un maximum de végétation soient préservés.



9. Projet Royalmount

Si nous sommes conscients du besoin de revitalisation et du potentiel de développement de ce secteur, le CRE-Montréal est fortement préoccupé par ce projet dans sa forme actuelle, de par l'ampleur des impacts projetés, dépassant les frontières de Mont-Royal : augmentation du volume de circulation automobile et donc amplification de la congestion autoroutière; absence de vision d'un milieu de vie complet; concurrence et non-complémentarité des activités visées par rapport aux pôles commerciaux et artistiques existants. Ce grand secteur a besoin d'une vision intégrée qui s'appuiera sur les forces déjà en place sur l'île pour venir les compléter (et non les fragiliser), tout en intégrant les différents principes qui constituent l'aménagement d'un quartier durable.

10. Secteur de l'ancien Hippodrome Blue Bonnets

Ce site offre un énorme potentiel d'aménagement durable et il sera important de ne pas répéter les erreurs du passé dans la planification territoriale dans ce secteur de la Ville. Pour donner naissance à un quartier intégré et durable, ainsi que le souhaite l'administration municipale, l'aménagement du secteur devra être innovant et miser sur la mixité sociale et d'usages. Le CRE-Montréal surveillera ce dossier de près, ainsi que ses relations dynamiques avec d'autres secteurs sensibles avoisinants.

11. Golf Meadowbrook et son ruisseau

Chevauchant l'arrondissement montréalais LaSalle et la municipalité de Côte-Saint-Luc, le golf Meadowbrook fait partie des terrains de golf urbain qui, dans une perspective à moyen ou long terme, devraient être convertis en parc public, pour le plus grand bénéfice de la population de l'île de Montréal et de la biodiversité. Espérons que 2019 verra ce projet avancer. Le golf est traversé de trois ruisseaux, dont l'un est particulièrement pollué en raison de raccordements d'égout inversés. Ce cas fait présentement l'objet d'un litige en cour, dont l'issue devrait être connue en 2019. La solution n'étant surtout pas d'enfouir le cours d'eau, mais bien de l'assainir, le CRE-Montréal souhaite que les municipalités concernées collaborent et procèdent aux travaux de voirie nécessaires pour régler le problème à la source, pour ensuite mettre pleinement en valeur ce dernier témoin de l'ancienne rivière Saint-François.

12. Échangeur Saint-Pierre

Après Turcot, viendra la réfection de l'échangeur Saint-Pierre. Construisons donc sur l'expérience précédente pour inclure dès le départ les principes de l'aménagement et de la mobilité durables. Avec la mobilisation de la société civile pour une meilleure prise en compte des populations vivant à proximité et le caractère métropolitain d'une telle infrastructure, il est clair que cet échangeur doit être repensé pour permettre le désenclavement des quartiers résidentiels, les déplacements actifs conviviaux et sécuritaires, la réduction des nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) et le verdissement des emprises. Comme nous l'avons déjà suggéré, il serait judicieux de mettre en place dès maintenant un comité consultatif intégrant les organisations impliquées de la société civile pour discuter des mesures possibles à cet égard.



13. Nouveau parc-nature Turcot-La falaise et dalle-parc

Tel qu'exprimé dans notre mémoire présenté à l'OCPM en novembre 2018, la Falaise Saint-Jacques, le pied de la falaise, le parc de la cour Turcot et la dalle-parc sont les quatre composantes indissociables d'un même grand parc-nature. Promis par le gouvernement du Québec et la mairesse de Montréal, ce beau projet de société doit passer à l'étape de conception. La dalle-parc Turcot, un symbole important de mobilité durable, doit être prise en charge par le gouvernement du Québec.

14. Pôle d'accueil, ferme et accès au parc Angrignon

La ville de Montréal planifie le réaménagement de l'ancienne ferme Angrignon à travers le projet de pôle d'accueil de ce grand parc. Souhaitons que 2019 voie une étape de franchise en ce sens. L'objectif est d'en faire un site modèle sur les pratiques d'agriculture urbaine, la ferme du 21e siècle, l'art, et la conservation et la valorisation de la nature en ville. Le CRE-Montréal avait cosigné en 2017 le document « Autour du pôle d'accueil du parc Angrignon » qui soulevait des enjeux de connectivité, d'accessibilité, de sécurité et de signalisation et recommandait déjà à la ville de Montréal d'agir pour une ville physiquement active. Nous souhaitons que 2019 voie se réaliser des actions concrètes en ce sens, ce grand parc à deux pas de la station de métro le méritant amplement.

15. Autoroute Papineau (A-19) ou boulevard urbain

Le gouvernement Couillard annonçait en avril dernier le parachèvement de l'autoroute 19 entre l'A-440 et l'A-640. La mouture autoroutière proposée comporte trois voies dans chaque direction et viendrait ainsi remplacer la route 335 qui compte une voie par direction. Un tel projet aurait d'importantes répercussions négatives dans les quartiers montréalais situés à proximité du pont Papineau en termes de circulation automobile, et en conséquence entraînerait une perte de qualité de milieu de vie des résidents des quartiers avoisinants (bruit, pollution atmosphérique, risque d'accidents, circulation de transit, etc.). Avec de nombreuses organisations, le CRE-Montréal souhaite toujours un scénario alternatif de boulevard urbain, comme recommandé par le BAPE en 2015 et cette année à nouveau par les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) : deux voies par direction, vitesse limitée à 70 km/h et piste multifonctionnelle (piétons et cyclistes) du côté des développements immobiliers. Nous demandons donc encore au gouvernement du Québec de présenter ce qui nous apparaît clairement comme la meilleure option, en termes d'intégration urbaine, environnementale et économique.

16. Service rapide par bus (SRB) Pie-IX

Attendu depuis bon nombre d'années, le projet intégré de service rapide par bus (SRB) Pie-IX a enfin débuté sa construction en 2018. Le circuit comptera 17 stations, réparties sur 11 kilomètres, de l'avenue Pierre-De Coubertin, à Montréal, au boulevard Saint-Martin, à Laval. Il est projeté que ce corridor métropolitain assurera quelque 70 000 déplacements en autobus chaque jour, soit 30 000 de plus qu'actuellement. La ville doit



à présent profiter de ce projet de transport collectif pour réaménager des traversées sécuritaires aux intersections et évaluer le prolongement du trajet jusqu'à Notre-Dame dans l'objectif de mieux desservir le quartier Hochelaga-Maisonneuve et d'assurer une connexion avec un service rapide d'autobus qui sera éventuellement mis en place dans la nouvelle mouture du boulevard Notre-Dame Est. Ainsi, 2019 devra être une année d'actions terrain et de réflexion pour une plus grande intégration de la mobilité durable de cette portion de l'est de Montréal.

17. Ancienne carrière Francon

Ce site, qui sert principalement de dépôt à neige et de lieu d'entreposage de mobilier urbain, crée une grande fracture dans le quartier Saint-Michel, l'un des plus défavorisés de Montréal. La circulation est extrêmement difficile entre les secteurs résidentiels enclavés situés à l'ouest et à l'est de la carrière, ce qui complique notamment l'accès aux ressources alimentaires et communautaires. Le potentiel de réaménagement innovant et durable de la carrière est énorme et n'a de limites que l'imagination des citoyens de Saint-Michel, qui, ces dernières années, ont souvent été appelés à contribuer à des ateliers d'idéation et de codesign de la carrière elle-même et de ses abords, sous la coordination de la table de quartier Vivre Saint-Michel en santé. Parmi les idées formulées, notons l'aménagement de passerelles multiusages permettant de relier les rives ouest et est de la carrière et rejoignant le réseau cyclable existant; le développement d'une offre résidentielle mixte aux abords, voire dans une partie de la carrière; l'emploi des phytotechnologies pour renaturaliser une partie de la carrière et pour faire une gestion durable de l'eau de fonte des neiges usées qui y sont déposées l'hiver; la récupération de l'eau et de la chaleur au profit d'installations d'agriculture urbaine, elles-mêmes liées à une place de marché de produits locaux; la mise en valeur d'un écosystème unique marqué par un microclimat, des falaises et la présence de minerais rares; etc. Devant le dynamisme communautaire et l'imagination déployés jusqu'ici, il est clair qu'il faudra en 2019 poursuivre ces réflexions pour que cela mène à une vision de développement durable venant compléter et bonifier les autres grands projets du quartier que sont le PPU Jarry Est et le Complexe environnemental Saint-Michel.

18. Rue Jean-Talon Est

La rue Jean-Talon Est va connaître d'importantes transformations au cours des prochaines années avec le projet de réfection majeur annoncé par la ville de Montréal et surtout l'arrivée de la ligne bleue. L'arrondissement a également entamé une démarche de PPU pour Jean-Talon Est. L'enjeu est d'arrimer les différentes démarches afin de faire à terme de Jean-Talon Est une rue commerciale attractive, verte et connectée avec les quartiers avoisinants. Le CRE-Montréal saisira toutes les occasions d'alimenter la réflexion et poursuivra également sa collaboration avec la Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon afin de poser dès maintenant des gestes favorisant l'appropriation de la rue par les citoyenNEs.



19. Secteur Assomption – Longue-Pointe / Écoparc industriel de la Grande Prairie

Nous avons réalisé plusieurs démarches de concertation et de recherche depuis avril 2018, en vue de la consultation publique à venir concernant la requalification du secteur en écoparc industriel. Ce grand projet de planification et d'aménagement est une occasion unique de créer les connexions manquantes sur le territoire : chaînes de mobilité active et durable, connectivité écologique, et harmonisation des usages résidentiels, commerciaux et industriels. Nous nous intéressons également aux initiatives visant la résurgence de l'ancien ruisseau de la Grande Prairie. De quoi nourrir les discussions à l'OCPM en 2019 et surtout les réflexions sur l'avenir de ce grand territoire de l'est de Montréal qui est en lien direct avec le secteur Assomption-Nord autour de la station de métro Assomption. Les deux secteurs gagneront à être examinés dans une même vision.

20. Parc Frédéric-Back / Complexe environnemental Saint-Michel

Depuis 1995, l'ancienne carrière Miron se métamorphose doucement en parc, le parc Frédéric-Back, qui occupera à terme 153 des 192 ha du Complexe environnemental Saint-Michel (CESM), une superficie quasi équivalente à celle du parc du Mont-Royal. Le parc en est encore à ses balbutiements et les phases d'aménagement se poursuivront dans les prochaines années. Un des enjeux majeurs pour ce nouveau parc qui mérite d'être plus connu : la desserte en transport actif et collectif, le parc étant enclavé entre autres du fait de l'autoroute métropolitaine au Sud. Membre de la Table de concertation des partenaires du CESM, le CRE-Montréal continuera de travailler à des solutions notamment au niveau de son accessibilité.

21. Autoroute Métropolitaine (A-40)

Cette mégastructure traverse de nombreux quartiers montréalais laissant une lourde empreinte sur le paysage et entraînant de nombreux enjeux environnementaux et sociaux. Profitant du projet de réfection de la section surélevée de l'autoroute métropolitaine, qui devra se mettre en branle au cours des prochaines années, le CRE-Montréal demande la mise en place d'un groupe de réflexion en amont, intégrant les organisations de la société civile, pour conseiller le gouvernement dans l'adoption d'un design et des mesures qui amélioreront la connectivité des infrastructures et qui favoriseront la sécurité et la qualité de vie des milieux voisins : murs antibruit, éclairage adéquat, art urbain, verdissement, aménagement des espaces résiduels, voies réservées à même l'autoroute, etc.

22. Prolongement de la ligne bleue vers l'Est

En avril 2018, le gouvernement du Québec a annoncé les prochaines étapes du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Le CRE-Montréal suivra ce dossier de près pour que le gouvernement, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Société de transport de Montréal (STM) finalisent le dossier d'affaires et commence au plus tôt les travaux tant attendus depuis 1984. Il est essentiel également dès maintenant de réfléchir, ville de Montréal, arrondissements et société



civile, sur les moyens à mettre en œuvre pour un aménagement le plus durable possible autour des futures stations de métro.

23. Projet de la ligne rose

Avec la création d'un bureau de projet et d'un comité consultatif d'experts, formé par la ville de Montréal, le projet de nouvelle ligne de métro a fait un nouveau pas. Nous accueillons favorablement la perspective d'analyse intégrée du bureau de projet, qui fait le pont avec l'aménagement urbain (potentiels de revitalisation, de densification et de requalification). Les travaux de la ligne rose feront l'objet d'une attention particulière de notre part, pour s'assurer de leur intégration et de leur complémentarité à l'offre globale en transport collectif sur l'île.

24. Projet du Réseau express vélo (REV)

Le REV, dont les premiers pans devraient être réalisés en 2019, sera complété en quatre ans. À terme, il offrira 140 km de pistes cyclables protégées unidirectionnelles. Le long des axes retenus, les mesures d'aménagement prévues comprennent des sas vélo, le recul des lignes d'arrêt, l'ajout de zones tampons antiempiétement et le réaménagement des viaducs dangereux. Un projet très intéressant qui place le vélo encore plus haut dans la mobilité urbaine. Nous poursuivrons notre collaboration avec Montréal afin d'assurer que ce projet atteigne les plus hauts standards d'efficacité, de sécurité et de confort, et contribue à augmenter le nombre d'utilisateurs du transport à vélo.

25. Parc La Fontaine

La Ville de Montréal a récemment établi un échéancier de 10 ans pour réaménager ce parc, raccourcissant ainsi de 5 ans l'échéancier initial. Des actions ont déjà été posées avec le déplacement de la piste cyclable hors du parc, sur l'avenue du Parc Lafontaine. Nous ferons le suivi de la mise en œuvre du plan directeur pour nous assurer que les choix d'aménagement retenus respectent et rehaussent le caractère naturel et patrimonial du parc tout en encourageant la mobilité active. L'avenir des stationnements présents dans le parc et des rues qui le traversent devront faire l'objet d'une réflexion à la lumière de la mobilité durable, de la Vision Zéro, et de la quiétude et intégrité du parc.

26. Secteur des Faubourgs

Nous avons entamé une démarche de concertation avec nos partenaires en vue de la consultation publique du mois d'avril 2019, laquelle doit aboutir à l'élaboration et à l'adoption d'un PPU. Le patrimoine bâti, le logement, la mobilité, le commerce, le verdissement et l'accès au fleuve ne sont que quelques-uns des enjeux qui nous préoccupent dans ce dossier. La consultation publique sera l'occasion de repenser ce grand secteur du sud-est du centre-ville de Montréal en intégrant toutes les dimensions du développement durable.



27. Jardin Notman

Au début de l'année 2018, la ville de Montréal s'est engagée à protéger le Jardin Notman. Une bonne nouvelle, chaque parcelle verte en centre-ville étant un joyau à protéger pour la population qui y vit et y travaille. Plusieurs citoyens et organismes montréalais avaient espéré et demandé la protection de cette véritable oasis de verdure au cœur d'un quartier très minéralisé. Le CRE-Montréal avait appuyé ces démarches en interpellant entre autres le Ministère de la Culture et des Communications à l'été 2017. Des démarches de consultation ont été entamées cet automne par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Donc, 2019 sera l'occasion de poursuivre les réflexions en vue de l'aménagement et l'ouverture au public du Jardin.

28. Parc du Mont-Royal

En novembre 2018, le CRE-Montréal a pris part à la consultation publique de l'OCPM portant sur les voies d'accès Camillien-Houde et Remembrance en déposant un mémoire articulé autour de cinq principes : 1) augmenter la promenabilité et la sécurité des usagers du parc, pour leur permettre de profiter du calme et du paysage en toute quiétude, ce qui implique notamment de mettre un terme à la circulation de transit et de revoir le partage de la voie entre usagers; 2) miser sur la qualité des aménagements, dans le plus grand respect du caractère patrimonial du parc; 3) protéger les écosystèmes du mont Royal; 4) penser les aménagements du parc en considérant sa relation à la ville; et 5) miser sur une communication transparente et rassembleuse pour favoriser le lien d'appartenance des usagers, leur adhésion aux transformations et leur participation dans le devenir du parc. Souhaitons que 2019, après le projet temporaire de l'été 2018, voie l'amorce d'un véritable réaménagement de cet axe au service d'une « véritable expérience parc ».

29. Jardin Domtar / Terrain no 066

La disparition du jardin Domtar en 2018 a privé le centre-ville d'un important poumon vert. Le projet de nouveau parc sur le terrain no 066 situé juste à côté, propriété de la Ville, zoné parc, mais utilisé comme zone de stationnement, est l'occasion d'y ramener biodiversité, fraîcheur et calme, pour le bonheur de tous ceux et celles qui côtoyaient le jardin Domtar. Nous avons participé à l'automne 2018 aux ateliers de codesign du nouveau parc et soumis nos recommandations. Nous avons également demandé à Domtar et Canvar qu'ils participent financièrement à son aménagement. En 2019, nous veillerons à ce que ce projet se poursuive, car il est certain qu'à l'été 2019 le jardin Domtar manquera cruellement à l'appel pour beaucoup.

30. Rue Sainte-Catherine Ouest / Avenue McGill College

Ces deux projets complémentaires retiennent notre attention, car ils placent l'humain au cœur de l'aménagement du centre-ville; une excellente nouvelle. La rue Sainte-Catherine Ouest sera définitivement davantage tournée vers les déplacements actifs et la promenade. Notre mémoire présenté à l'OCPM en novembre 2018 sur le projet de place publique sur McGill College met l'accent sur un aménagement vert et bleu, la



mobilité active, le respect du patrimoine et la synergie des acteurs du centre-ville. L'année 2019 verra le début des travaux sur Sainte-Catherine Ouest.

31. Jardin des Sœurs Grises

En juin 2018, le gouvernement du Québec annonçait son appui à un projet de construction d'une école sur le site de l'ancien jardin de la maison mère des Sœurs Grises de Montréal, site patrimonial depuis 1976, appartenant à l'Université Concordia. Nous avons interpellé le ministre de l'Éducation afin qu'un autre lieu soit trouvé, ce patrimoine collectif étant une précieuse oasis de verdure au cœur du centre-ville. Souhaitons que le nouveau gouvernement québécois penche aussi en ce sens et favorise, avec les différentes parties prenantes impliquées, un autre lieu dans le secteur visé pour accueillir ce beau projet de Lab-école. On le saura en 2019.

32. Vieux-Port de Montréal

Le Vieux-Port de Montréal a fait l'objet de consultations publiques à l'été 2017 sur une version préliminaire du Plan directeur pour la revitalisation du territoire du Vieux-Port. Un rapport a été rendu public en décembre 2017; nous sommes toujours en attente d'une version finale. Le rapport mettait de l'avant une vision axée sur 5 objectifs : améliorer l'accès au fleuve, créer de nouveaux pôles d'activités, revaloriser les espaces verts et publics, confirmer les vocations du Quai Jacques-Cartier et du Quai King-Edward, et reconnecter le site du Vieux-Port à la ville. Pour nous, il est clair que ce site prestigieux mérite des améliorations, notamment : la bonification de l'accès au fleuve tant visuel que physique (pour la baignade); une vraie piste cyclable tout le long; la préservation de la qualité paysagère, des vues sur l'eau et la Ville toute l'année; le verdissement de certains espaces fortement minéralisés pour offrir plus d'espaces de fraîcheur aux visiteurs. Souhaitons donc que 2019 dote ce secteur d'un plan directeur qui prendra en compte ces points.

33. Parc Jean-Drapeau

Le nouveau plan directeur du PJD, demandé et attendu depuis des années, devrait être adopté en 2019. Nous allons suivre de près son contenu final et sa mise en œuvre, en espérant que ceux-ci reflètent les recommandations contenues dans notre mémoire présenté à l'OCPM en septembre 2018. Au premier chef, il est essentiel de redonner au parc Jean-Drapeau sa vocation de parc de détente. La présence des promoteurs d'événements sur ce site historique devrait être comprise comme un privilège et ces acteurs devraient se soumettre à un cahier des charges assurant la plus faible empreinte possible sur le paysage, le patrimoine historique et la nature. 2019 devrait donc être une année décisive pour l'avenir de ce grand parc majestueux.

34. Boulevard Gouin Est

Dossier à suivre en 2019 : le réaménagement progressif du boulevard Gouin, déjà désigné comme la « pire route du Québec » par CAA-Québec. La réfection se fera en deux phases : la première se concentrera sur le tronçon compris entre la rue Sherbrooke Est et la 58e Avenue, et la seconde, de la 58e Avenue à l'avenue Ozias-Leduc. Ces



travaux posent les bases d'un boulevard Gouin plus sécuritaire et convivial, propice à la promenade et permettant d'accéder plus facilement aux parcs situés en berge. Le CRE-Montréal y voit également un grand potentiel pour la réalisation d'une trame verte et bleue active.

35. Parc-nature du Bois-d'Anjou

Le parc-nature du Bois-d'Anjou (40 ha) est l'un des rares espaces boisés, publics de surcroît, dans l'est de l'île de Montréal. Pourtant il n'est toutefois pas ouvert à la population. Le CRE-Montréal souhaite qu'il soit aménagé et agrandi avec le terrain de golf adjacent. La mosaïque de milieux ouverts et fermés ainsi obtenue présenterait un grand potentiel d'aménagement, tant pour la population que pour la biodiversité, notamment : végétation plus diversifiée et sentiers de promenade, de vélo et de ski de fond. Situé à proximité de quartiers industriels et résidentiels, ce nouveau parc viendrait améliorer considérablement la qualité du milieu de vie des personnes y habitant ou y travaillant. Il serait également la pièce maîtresse d'un grand corridor vert de mobilité active reliant le fleuve à la rivière des Prairies. Au coeur du dossier depuis plus de trois ans, nous ferons un suivi attentif en 2019 de ce dossier avec nos partenaires.

36. Grandes battures Tailhandier / Parc national des Îles-de-Boucherville

Nous allons poursuivre nos échanges avec l'APM, la SNAP-Québec et les autres parties prenantes pour nous assurer que ce site soit géré de manière optimale en faveur de la population et son intégrité écologique. La cession des terrains par le gouvernement fédéral et leur intégration dans le parc national des Îles-de-Boucherville permettraient de donner accès à encore plus de vert et de bleu à une population grandissante et de plus en plus attirée par les loisirs en nature, tout en assurant la protection à perpétuité de ces milieux riches en biodiversité. Au-delà de ce dossier spécifique, le CRE-Montréal continuera de défendre l'intégrité écologique et l'accessibilité en transport collectif du parc national des Îles-de-Boucherville. En particulier, deux dossiers importants sont à régler : l'amélioration de l'accessibilité en transport en commun depuis Montréal, et la fin des attroupements illégaux de yachts dans le canal naturel de la Grande rivière entre les îles Sainte-Marguerite et à Pinard.

37. Station d'épuration Jean-R. Marcotte

Cette station d'épuration, la troisième plus grande au monde, traite environ les trois quarts des eaux usées domestiques de la région métropolitaine et près de la moitié de celles des eaux du Québec. Les incinérateurs de boues (dont les cendres sont enfouies), un très gros émetteur de gaz à effet de serre pour la ville de Montréal, arrivent bientôt à la fin de leur vie utile; voici une belle occasion de repenser dès maintenant l'avenir des boues et donc le traitement qu'elles devront subir. À cette même station, le projet de mise en place du processus de désinfection de l'eau qui est rejetée dans le Fleuve après traitement a pris du retard. Souhaitons que 2019 permette de résoudre les difficultés techniques pour la désinfection et que les réflexions sur l'utilisation des boues se poursuivent; la taille de l'infrastructure, les coûts associés et les impacts environnementaux le justifient pleinement.



38. Plage de l'Est

Après plusieurs années d'attente, la plage de l'Est dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles a été inaugurée à l'été 2018. Il ne s'agit toutefois que d'une première phase puisque, dans son état actuel, la plage est encore impropre à la baignade. On a découvert que l'ancienne marina Beaudoin avait laissé des contaminants dans le sol, ce qui commande de procéder à des travaux de décontamination avant de permettre l'accès à la baignade. Le projet de la plage de l'Est fait partie des actions prioritaires identifiées au Plan bleu vert de l'arrondissement (2013). Le CRE-Montréal, qui s'est porté depuis plus d'une douzaine d'années à la défense de cet espace public et à sa conversion en accès à l'eau, continuera en 2019 de suivre ce projet, qui représente une nette amélioration dans la qualité du milieu de vie de la population montréalaise de l'est.

39. Grand parc métropolitain de l'Est

À l'instar du projet de grand parc métropolitain dans l'ouest de l'île de Montréal, un projet de grand parc métropolitain est souhaité dans l'est. Les milieux naturels de l'est de Montréal, incluant les berges, l'île Sainte-Thérèse et d'autres îles récemment acquises par Canards Illimités ainsi que les terres agricoles et les bois de la pointe est de Laval et de la MRC Les Moulins constituent une richesse collective à protéger et à rendre accessible aux citoyens. Le CRE-Montréal consultera ses partenaires afin de développer la meilleure stratégie possible pour consolider ces sites et les interconnecter pour créer ce grand parc métropolitain de l'Est.

40. Cours d'eau intérieurs

La rivière à l'Orme, les ruisseaux Meadowbrook, Saint-James, Denis, Bouchard, De Montigny, Pinel et la coulée Grou, ainsi que les ruisseaux des parcs Terra-Cotta, Armand-Bombardier et René-Masson mériteraient une attention soutenue pour les protéger et les mettre en valeur. Toujours les grands absents sur la plupart des cartes, ils sont également méconnus voire inconnus de la majorité de la population de l'île de Montréal. Cet important patrimoine naturel collectif mériterait beaucoup plus, tant pour son apport au niveau de la biodiversité, de la gestion des eaux de pluie et de l'adaptation aux changements climatiques que plus globalement pour son potentiel de participer à un milieu urbain plus attractif. Souhaitons que 2019 soit une meilleure année pour eux.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

