

PLAN D'AMÉNAGEMENT

Secteur de planification particulière Contrecoeur

Juillet 1994



 15262


Ville de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LA MISE EN CONTEXTE	3
1.1 Le territoire	4
1.2 Les enjeux d'aménagement	6
1.3 Les choix du plan d'urbanisme	8
2. LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	9
2.1 Éliminer la neige de façon acceptable sur le plan environnemental	10
2.2 Mettre en valeur le potentiel résidentiel de l'extrémité nord du site	10
2.3 Maintenir les possibilités de développement à long terme	10
3. LE PLAN D'INTERVENTION	11
3.1 Le réaménagement du site d'entassement de neige	12
3.2 L'amélioration des méthodes et des équipements utilisés pour l'entassement de la neige	14
3.3 Les mesures d'intégration à l'environnement urbain	14
3.4 Le développement résidentiel de l'extrémité nord du site	16
3.5 L'implantation du boulevard Bourget	17
3.6 Le maintien du potentiel de développement à long terme	17
4. LA MISE EN OEUVRE	19
4.1 Les intervenants	20
4.2 Les phases de réalisation	20

LISTE DES PLANS

1. Le secteur Contrecoeur	4
2. Le contexte urbain	5
3. L'affectation du sol	6
4. Synthèse des interventions	12
5. Le site d'entassement de neige	13
6. Le développement résidentiel	16
7. Les phases de réalisation	21



INTRODUCTION

Le secteur Contrecoeur est un vaste terrain municipal non construit à la périphérie du tissu urbain existant. La majeure partie de l'espace est en friche et on y retrouve un site d'entassement servant à l'élimination des neiges, soit le site Contrecoeur.

UN SECTEUR EN DÉVELOPPEMENT

Ce secteur était en développement résidentiel au début des années 1980, notamment dans le cadre des opérations 10 000 et 20 000 logements. La remise en exploitation de la carrière de l'Est, en lien avec la relocalisation des activités de l'entreprise Francon, a compromis la poursuite du développement résidentiel. Suite à la mise en place par l'entreprise de plusieurs mesures d'atténuation des nuisances, la qualité du milieu s'est sensiblement améliorée.

L'ÉLABORATION DU PLAN D'URBANISME

C'est dans ce contexte que s'élaborait le premier plan d'urbanisme de Montréal. En ce qui concerne l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le processus d'élaboration et de consultation publique s'est enclenché en 1989 pour se conclure par l'adoption du Plan directeur par le Conseil municipal en décembre 1992.

Ce Plan définit l'affectation du sol pour l'ensemble du territoire en concordance avec les objectifs et stratégies retenus. Le Plan directeur identifie également des secteurs devant faire l'objet d'une planification particulière ultérieure. Le secteur Contrecoeur s'est ajouté à la liste de ses secteurs suite à une recommandation du Comité-conseil de l'arrondissement.

LA PLANIFICATION DE LA GESTION DES NEIGES

En parallèle, la Ville revoyait l'ensemble des modalités de disposition des neiges en fonction d'une meilleure performance environnementale. Elle se doit de cesser les déversements au fleuve tel que le prescrit la politique du ministère de l'Environnement sur l'élimination des neiges usées. À cet égard, la Ville s'est donnée comme objectifs pour la gestion des neiges à Montréal de:

- minimiser les impacts sur l'environnement et sur les activités socio-économiques;
- identifier les modes de gestion et de disposition pour 20 ans;
- trouver des solutions raisonnables pour les Montréalais;
- diminuer les quantités de neige à transporter et à éliminer.

Dans le cadre de cette planification d'ensemble de la gestion des neiges, il est établi que le maintien du site Contrecoeur est nécessaire. Le Plan d'aménagement tient compte de ce fait et comprend le réaménagement du site d'entassement ainsi que l'application des mesures nécessaires afin d'en atténuer les nuisances sur le milieu environnant.

LA STRUCTURE DU DOCUMENT

Le présent document se veut une synthèse des diverses interventions projetées sur le territoire visé par le plan d'aménagement.

Les deux premières parties mettent en contexte les principaux éléments à considérer. On y décrit le territoire et ses environs et on y rappelle les enjeux d'aménagement ainsi que les choix faits dans le cadre du Plan d'urbanisme touchant ce secteur, notamment en ce qui concerne les objectifs particuliers.

La troisième partie présente le plan d'intervention proposé. L'ensemble des mesures retenues concernant chacune des interventions y sont décrites de façon détaillée.

Enfin, la dernière partie présente une séquence de la mise en oeuvre. Il s'agit de la répartition en quatre phases de réalisation des principaux éléments du plan d'intervention échelonnés dans le temps.

Le territoire

Le secteur Contrecoeur se situe au nord de la rue Sherbrooke, à l'extrémité est de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, soit aux limites de la municipalité de Montréal-Est. Le plan 1 localise le territoire à l'étude.

Le secteur visé par la planification particulière couvre quelque 38 hectares et il s'agit, pour l'essentiel, de terrains de propriété municipale.

L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Les principales composantes de l'environnement urbain du secteur Contrecoeur sont identifiées au plan 2.

Le secteur Contrecoeur est entouré par la carrière Lafarge et une large zone d'industries lourdes du côté de Montréal-Est.

La rue Sherbrooke forme la limite sud du secteur et on y trouve principalement des commerces divers ainsi qu'un édifice à bureaux occupé en partie par un CLSC.

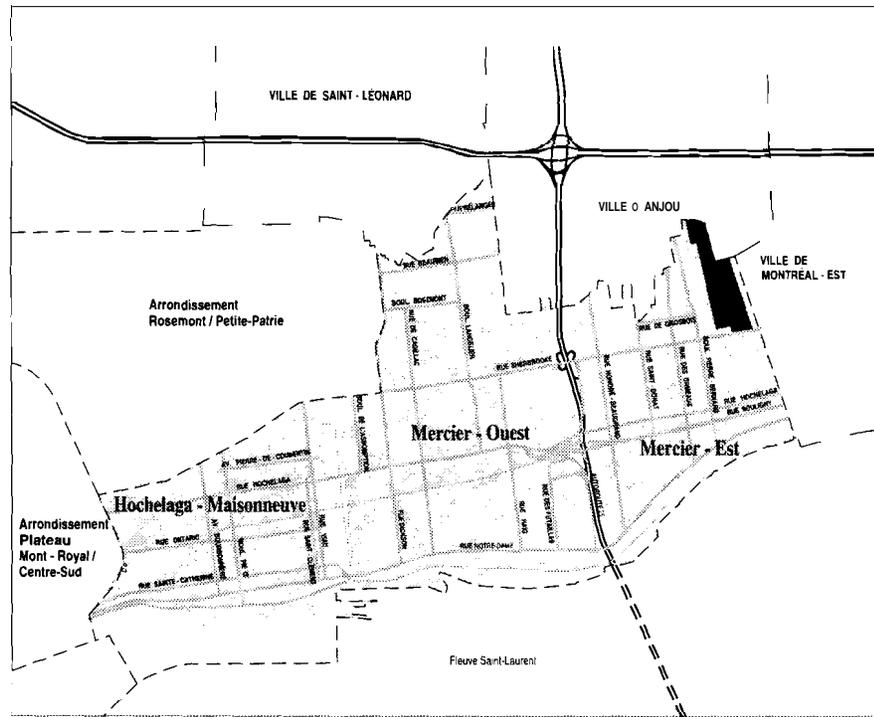
La partie nord du site est limitrophe aux secteurs résidentiels existants et en développement de ville d'Anjou.

La limite ouest du site correspond au périmètre d'urbanisation de Mercier-Est. Il s'agit d'un secteur résidentiel relativement récent de faible à moyenne-faible densité. On y trouve au centre un parc majeur -le parc Thomas-Chapais- caractérisé par la présence d'un bois urbain de qualité. Quelques commerces locaux se regroupent autour d'un noyau institutionnel local sur la rue de Grosbois au centre de ce secteur résidentiel.

L'UTILISATION DU SOL

Le secteur Contrecoeur est constitué en majorité de terrains vacants laissés en friche. À la limite est du secteur, on trouve un dépôt de neige occupant quelque dix hectares.

Par ailleurs, un oléoduc maintenant démantelé occupait une bande étroite à la limite ouest du site. Il bifurquait vers l'est au sud de la rue Robitaille.

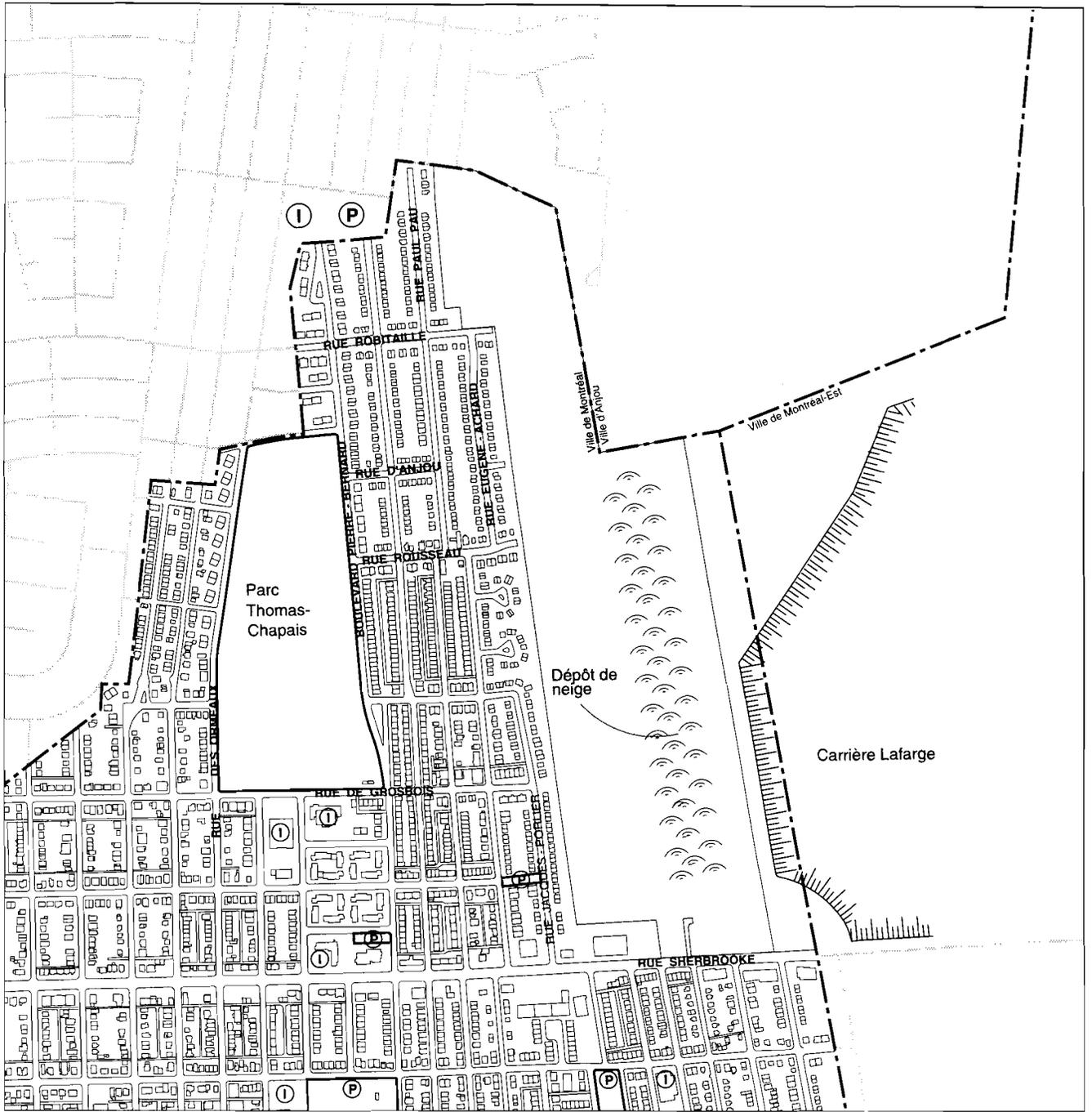


PLAN 1

Le secteur Contrecoeur



Terrains vacants du secteur Contrecoeur (vue du nord vers le sud)



PLAN 2

Le contexte urbain

L'AFFECTATION DU SOL

Le plan 3 présente les grandes affectations du sol retenues dans les plans d'urbanisme de Montréal, de Montréal-Est et d'Anjou.

Le territoire montréalais déjà urbanisé est affecté selon l'usage actuel du sol. Les terrains vacants du site Contrecoeur sont principalement affectés «grande emprise et infrastructure» ainsi que «habitation» dans la partie nord.

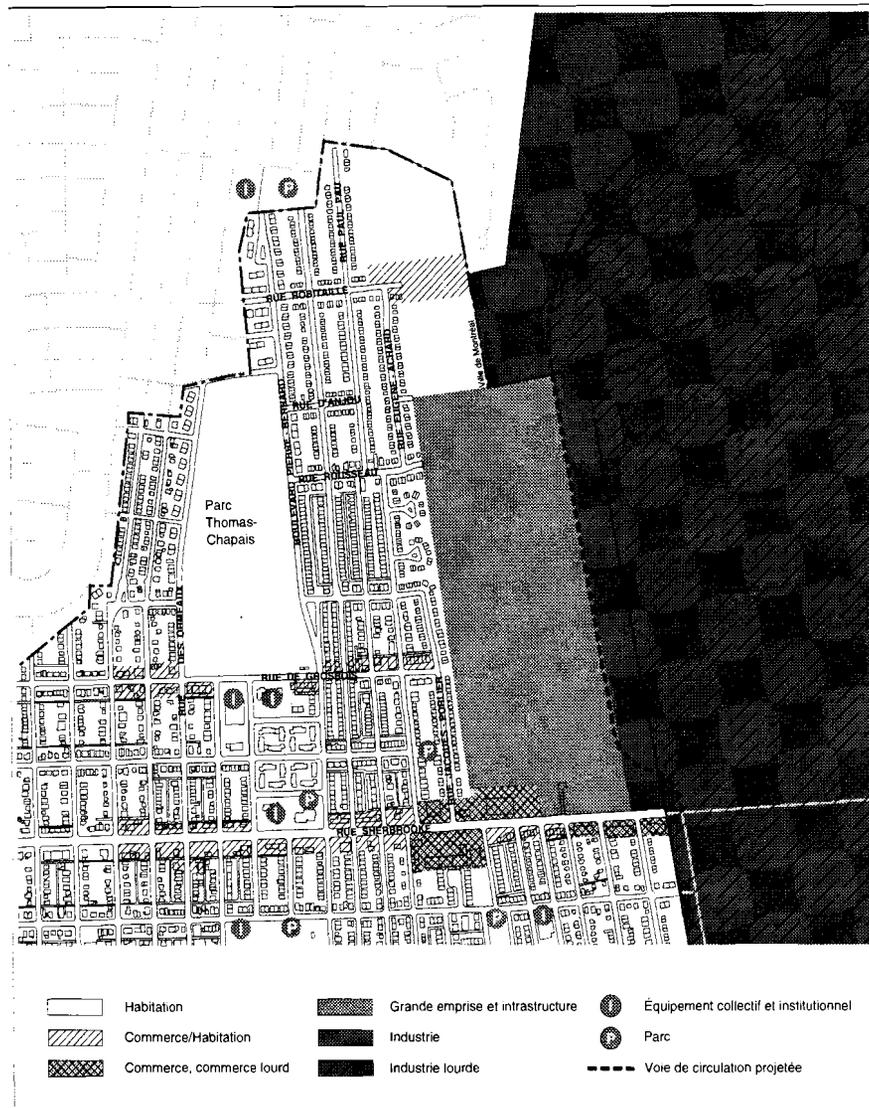
Le territoire limitrophe de ville d'Anjou est principalement affecté à l'habitation et à l'industrie dans la partie ■ proximale de la carrière qui déborde également dans cette municipalité.

Quant au territoire contigu de Montréal-Est, il est affecté à l'industrie lourde.

1.2

Les enjeux d'aménagement

La planification particulière du secteur Contrecoeur vise pour l'essentiel à préciser ce que la Ville de Montréal compte faire de ses terrains en fonction des enjeux soulevés. Ces enjeux d'aménagement ont été définis en bonne partie dans le Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve.



PLAN 3

L'affectation du sol

UNE GESTION DES NEIGES

PERFORMANTE ET ACCEPTABLE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

À la suite de la politique du ministère de l'Environnement du Québec sur l'élimination de la neige, la Ville de Montréal, comme d'ailleurs toutes les autres municipalités du Québec, ne pourra plus éliminer de neige dans le fleuve à partir de 1996. Ainsi, c'est près du tiers de la neige ramassée à Montréal qui devra être éliminée autrement que par déversement au fleuve.

La gestion des neiges usées, en fonction d'une meilleure performance environnementale, nécessite donc de revoir les modes actuels d'élimination et d'aménager de façon plus adéquate les sites retenus à cet usage.

Par ailleurs, la démarche de planification de la gestion des neiges actuellement en cours vise dans la mesure du possible, à ce que la neige ramassée dans un arrondissement soit éliminée dans le même arrondissement. Ainsi, il s'avère que le site Contrecoeur doit être maintenu de façon permanente

pour l'entassement de la neige. Par conséquent, il doit être aménagé adéquatement et ce, de façon à limiter les nuisances pour les résidents.

Le premier enjeu consiste donc à voir *comment aménager adéquatement le site d'entassement de neige Contrecoeur?*

UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL À COMPLÉTER

L'extrémité nord du secteur se trouve à bonne distance, tant de la carrière que du dépôt à neige. Il s'agit d'un site potentiel de développement résidentiel qui compléterait le développement amorcé dans le secteur. Il s'agit aussi d'un usage compatible aux affectations prévues dans les environs.

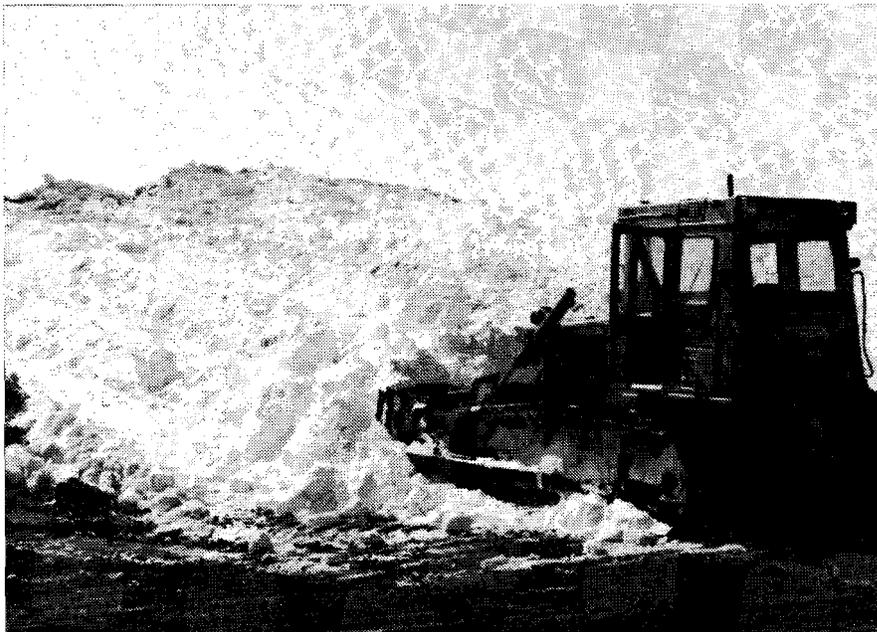
Par ailleurs, le développement résidentiel pourrait un jour se poursuivre jusqu'au sud du secteur sur une bande plus ou moins large en fonction notamment de l'évolution des conditions du milieu. Il y a lieu de considérer cette éventualité dans la planification du secteur.

Le deuxième enjeu est donc de voir *comment mettre en valeur le potentiel résidentiel du secteur tout en préservant l'avenir des terrains qui demeureront vacants à plus long terme?*

UN BOULEVARD PROJETÉ

Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal prévoit une voie de circulation intermunicipale dans le secteur. Il s'agit du boulevard Bourget qui raccorderait, à terme, l'avenue Georges V au boulevard Rodolphe-Forget. Ce boulevard débiterait à la rue Sherbrooke et serait raccordé à l'autoroute 40 par un échangeur existant. Il permettrait ainsi de détourner en partie la circulation lourde transitant par la rue Sherbrooke, à l'est de l'autoroute 25.

Le dernier enjeu consiste à planifier, en fonction des autres éléments prévus, où s'implantera le boulevard Bourget projeté?



Le site d'entassement de neige Contrecoeur en 1993

Les choix du Plan d'urbanisme

Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme, l'aménagement du site Contrecoeur, tout comme l'ensemble du territoire montréalais, a été l'objet d'un certain nombre de choix. Ceux-ci se sont précisés en fonction des enjeux soulevés et débattus lors du processus de consultation publique.

UN DÉVELOPPEMENT URBAIN VIABLE

À l'échelle montréalaise, le Plan d'urbanisme retient comme grande orientation le principe du développement urbain viable. Dans cette perspective, il vise la protection des éléments naturels, dont le fleuve Saint-Laurent.

Ainsi, dans le document de portée générale «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal», il est fait mention que le choix des modes de gestion des neiges usées prendra en compte la protection des milieux aquatiques.

À l'échelle locale, le Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve a retenu trois orientations qui influencent plus directement l'avenir du site Contrecoeur.

UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Premièrement, il s'agit de développer un cadre de vie de qualité en améliorant l'environnement urbain. Deux objectifs soutiennent cette orientation, soit:

- harmoniser la cohabitation des fonctions urbaines là où des sources de nuisances majeures créent une interface problématique;
- contrôler les nuisances environnementales dans l'arrondissement.

En ce qui concerne le site Contrecoeur, ces deux objectifs se traduisent par l'aménagement adéquat du site d'entassement de neige qui devait, tel que mentionné au Plan directeur, être confirmé dans son rôle selon toute vraisemblance. De plus, la nécessité

d'améliorer l'interface entre le dépôt de neige et le secteur résidentiel à l'ouest y était illustrée.

OFFRIR D'AVANTAGE DE LOGEMENTS

La deuxième orientation est d'améliorer et de préserver l'offre de logements de qualité et à prix abordable. Dans cette optique, l'objectif de mettre en valeur le potentiel de développement résidentiel de l'arrondissement prévoit comme stratégie d'affecter à l'habitation les grands terrains potentiellement disponibles pour cette fonction et de favoriser leur développement. La partie nord du site Contrecoeur est nommément identifiée comme site potentiel de développement résidentiel.

AMÉLIORER LA CIRCULATION

La troisième orientation du Plan directeur qui se traduit directement dans l'aménagement du site Contrecoeur est d'améliorer le transport et la circulation. L'objectif visé est de compléter le réseau routier et d'améliorer la circulation afin de favoriser le développement économique et de minimiser les inconvénients liés au camionnage dans les secteurs résidentiels. À cet égard, le raccordement de la rue Sherbrooke à l'autoroute 40 via le boulevard Bourget est identifié. Cette solution pourrait permettre de détourner en partie la circulation lourde transitant par la rue Sherbrooke, à l'est de l'autoroute 25.

Ces choix du Plan d'urbanisme se traduisent aussi dans l'affectation du sol (voir le plan 3). Ainsi, le dépôt à neige et ses environs sont affectés «grande emprise et infrastructure», la partie nord du site est affectée à l'habitation et le boulevard Bourget est identifié comme voie de circulation projetée.

UNE PLANIFICATION PARTICULIÈRE POUR LE SECTEUR CONTRECOEUR

Par ailleurs, le Plan directeur retient le secteur Contrecoeur comme devant faire l'objet d'une planification particulière compte tenu de sa problématique urbaine. L'orientation générale retenue est d'y favoriser l'intégration harmonieuse des usages prévus et des activités environnantes.

Il s'agit donc de planifier l'aménagement et le développement de ce territoire en tenant compte de l'ensemble des choix faits dans le cadre du Plan d'urbanisme.

Les objectifs et stratégies d'aménagement spécifiques au secteur Contrecoeur ont été définis lors de l'élaboration du Plan d'urbanisme. Ils sont repris dans la présente section afin de préciser dans quel cadre les interventions proposées se situent.

2.1

Éliminer la neige de façon acceptable sur le plan environnemental

- Cesser le déversement de neige au fleuve d'ici 1996 et privilégier plutôt le déversement dans le réseau d'égout en utilisant au maximum l'énergie calorifique disponible des eaux usées.
- Éliminer le surplus de neige par entassement en surface sur des terrains aménagés en conséquence et selon des modalités à établir en concertation avec le ministère de l'Environnement.

En fonction de la planification de la gestion intégrée du déneigement, prévoir l'aménagement adéquat du site Contrecoeur comme site d'élimination de neige permanent, dans ce cadre :

- porter une attention particulière à l'aménagement de la surface même du lieu d'entassement de la neige en termes de nivellement, d'imperméabilité et de capacité portante;
- contrôler les eaux de fonte afin de les capter dans le réseau d'égout;

revoir les méthodes et les équipements utilisés pour l'entassement de la neige afin d'optimiser la performance environnementale notamment, en formant un monticule pare-bruit avec les premières neiges déversées;

assurer la sécurité et la propreté des lieux.

- Améliorer l'interface avec le secteur résidentiel à l'ouest en aménageant le pourtour du site en zone tampon efficace au niveau de l'atténuation des nuisances sonores et visuelles.

2.2

Mettre en valeur le potentiel résidentiel de l'extrémité nord du site

- Tenir compte de la nécessité, dans l'immédiat, de conserver une zone tampon dans la délimitation du périmètre d'urbanisation.
- Prévoir une grille de rue et des gabarits de bâtiment en harmonie avec le secteur d'habitation à proximité.
- Désenclaver le secteur d'habitation à développer tout en assurant un contrôle adéquat de la circulation de transit.
- Favoriser l'implantation de commerces et services de voisinage de superficie limitée dans l'axe de la rue Robitaille à l'est de la rue Eugène-Achard.

2.3

Maintenir les possibilités de développement à long terme

- Tenir compte du tracé du futur boulevard Bourget prévu dans ce secteur en ne compromettant pas son implantation éventuelle.

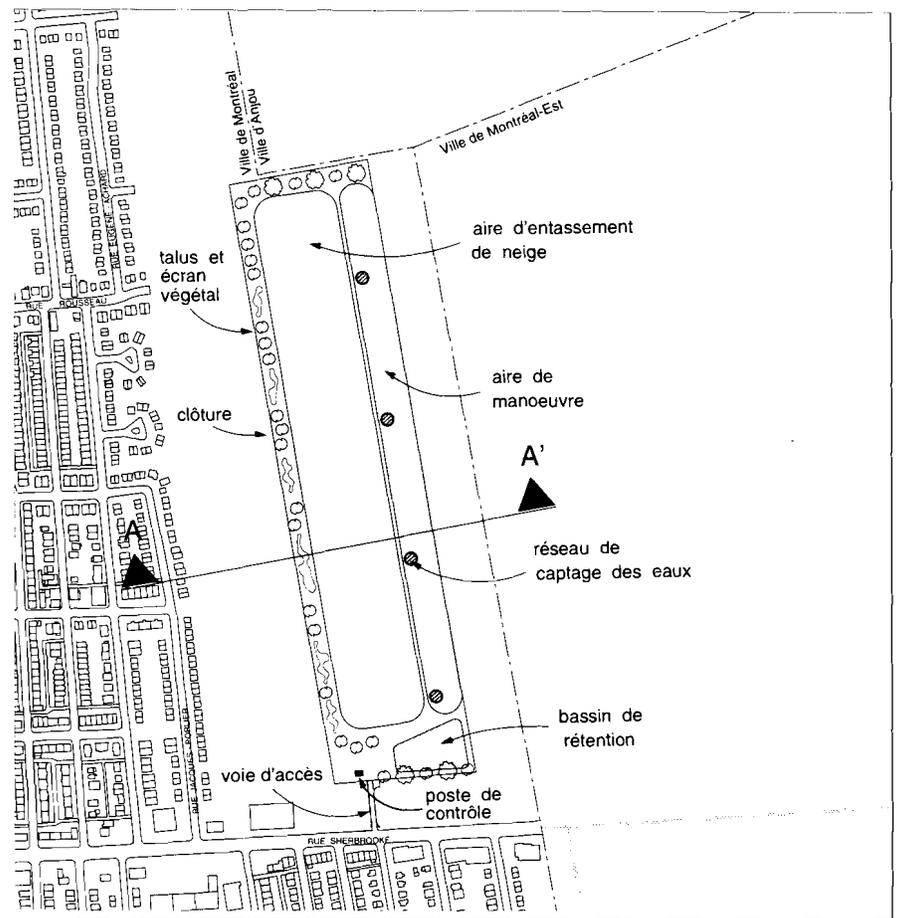
Maintenir à long terme la possibilité de développer dans le secteur une grille de rues bien raccordée aux rues existantes.

ACCÈS ET CONTRÔLE

L'accès au site d'entassement sera maintenu dans l'axe de la rue Contrecoeur. La voie d'accès actuelle sera élargie et la géométrie de l'intersection avec la rue Sherbrooke sera revue. L'implantation éventuelle de feux de circulation sera évaluée en fonction des besoins et de la sécurité de l'ensemble des usagers. L'installation d'une guérite à l'entrée permettra de contrôler les allées et venues des transporteurs de neige. Hors des périodes de chargement de neige, l'accès au site sera interdit et une clôture avec portail empêchera tout déversement non contrôlé.

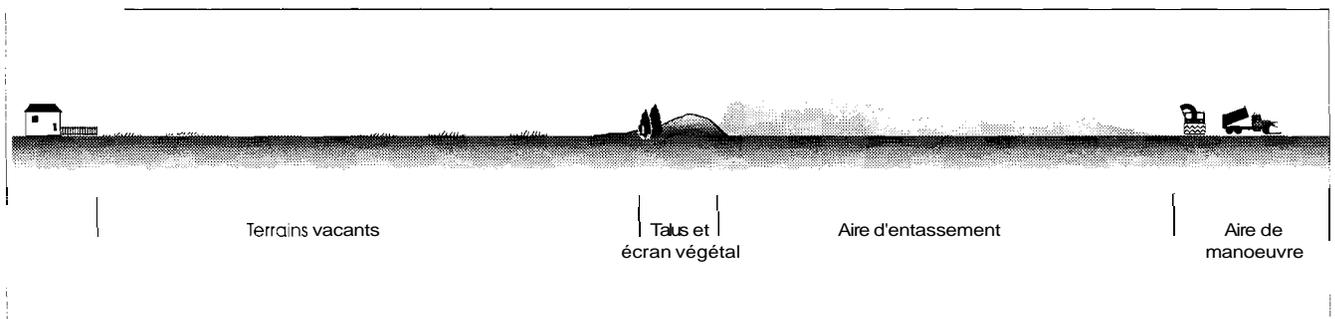
SÉCURITÉ DES LIEUX

Par mesure de sécurité, il importe d'interdire l'accès public à un tel site. Outre la clôture et le portail à l'entrée du site, une clôture verte à maillons serrés et suffisamment haute sera installée à la limite ouest du site d'entassement. Elle s'intégrera à l'écran végétal au pied du talus. Sur cette clôture sera apposée une signalisation interdisant tout accès au site.



PLAN 5

Le site d'entassement de neige



L'amélioration des méthodes et des équipements utilisés pour l'entassement de la neige

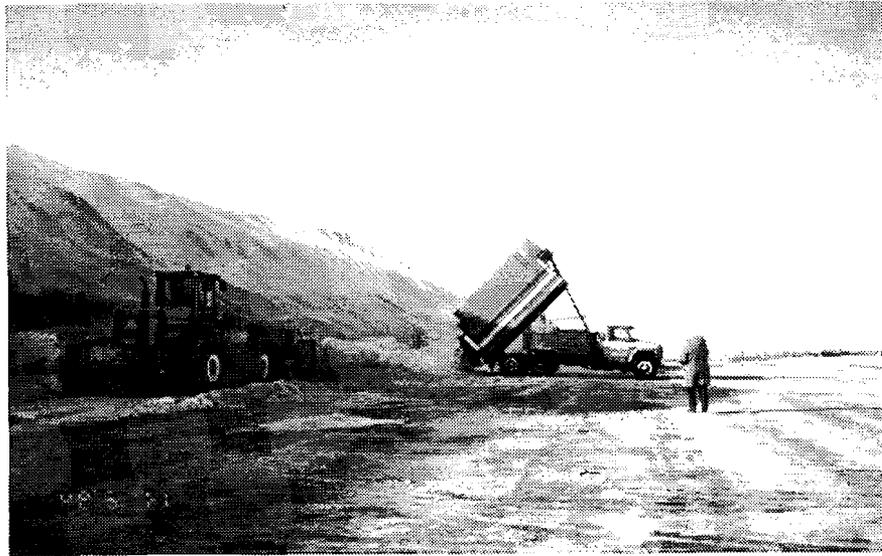
Jusqu'à l'an dernier, l'entassement de la neige sur le site Contrecoeur se faisait à l'aide de boteurs («bulldozers») qui poussaient la neige vers le haut d'un talus. Aussi, il fut un temps où, grâce à un «chemin de glace», les camions montaient directement sur le tas de neige pour y déverser leur chargement. Ces méthodes peu coûteuses favorisaient par contre la propagation des bruits émis.

Une nouvelle façon de faire a été mise à l'essai cet hiver et sera maintenue dans l'avenir. Il s'agit d'entasser la neige en monticule à l'aide de souffleuses à grande puissance. De fait, les camions déversent leur chargement sur une bande longitudinale au pied de l'amoncellement et la souffleuse projette cette neige sur le monticule en se déplaçant tout le long du site. Il en résulte un monticule de neige d'environ 15 mètres de haut qui s'élargit d'ouest en est, au rythme de la fréquence des déchargements de neige.

Plusieurs avantages sont liés à ces nouvelles méthodes. Ainsi, aussitôt que le monticule atteint huit mètres, l'ensemble des opérations se déroulent à l'abri de ce dernier. La neige joue alors un rôle majeur en tant qu'écran sonore à l'égard des résidences localisées à l'ouest du site. La poursuite des opérations tout au cours de l'hiver fait en sorte d'éloigner davantage la machinerie des résidences et d'augmenter l'effet tampon de la neige. Le croquis joint au plan 5 illustre en coupe cet effet tampon.

Il faut aussi mentionner que les opérations sur le site ne dureront guère plus que la période de chargement, ce qui signifie quelque 25 jours par année en moyenne.

Ali-delà des activités d'entassement de la neige, il reste que la gestion d'un tel site nécessite des opérations régulières de nettoyage. Ainsi, tous les détritiques seront ramassés sur l'ensemble du site



Le site d'entassement de neige Contrecoeur en 1994

et au pourtour à la fonte des neiges. De même, le bassin de rétention sera vidé et nettoyé annuellement.

Les mesures d'intégration à l'environnement urbain

En plus de l'aménagement adéquat du site et de l'amélioration des méthodes d'entassement, des mesures supplémentaires seront mises de l'avant afin d'atténuer les nuisances liées aux activités et à la présence d'un tel site. Il s'agit avant tout de contrôler les impacts sonores et visuels tout en améliorant l'encadrement du site dans son ensemble.

ENVIRONNEMENT SONORE

Plusieurs activités liées à l'exploitation d'un site d'entassement de neige sont génératrices de bruit. Il importe d'évaluer les impacts particulièrement sur les secteurs résidentiels les plus rapprochés.

Ainsi, dans le cadre du mandat d'étude du site d'entassement de neige Contrecoeur, le Groupe Séguin, experts-conseils, a analysé les impacts sonores du site et il a proposé des mesures d'atténuation en fonction du quartier résidentiel à l'ouest.

À la lumière des mesures, calculs et simulations effectuées par le consultant, il s'avère que l'aménagement d'un talus de cinq mètres maintiendrait en tout temps un environnement sonore conforme aux normes.

Toutefois, un talus permanent de moindre hauteur pourrait aussi être aménagé. En effet, le monticule créé dès la première opération d'entassement de la neige offre une barrière acoustique suffisamment efficace. Efficacité qui ira en s'accroissant à chaque nouvelle opération.

Par ailleurs, un contrôle sévère sera maintenu sur la qualité des équipements antibruit de la machinerie et sur l'interdiction de tout claquement des portes de benne lors du déchargement des camions.

L'ensemble de ces mesures créera un environnement sonore acceptable pour le milieu résidentiel le plus proche.

ENVIRONNEMENT VISUEL

Le principal impact visuel d'un site d'entassement de neige est saisonnier et lié à l'apparition progressive d'une croûte noire à la surface du tas de neige. La création d'un talus permanent, aux limites ouest et sud du site, permettra de réduire la visibilité du monticule de neige et au printemps, lorsque le tas de neige diminuera, de le cacher complètement.

En été, ce même talus limitera toute percée visuelle sur la surface dénuclée du site d'entassement. La hauteur du talus devra donc tenir compte aussi de l'atténuation de l'impact visuel.

En plus du talus, des plantations d'arbres et d'arbustes viendront faire écran. Les quantités de végétaux seront établis en fonction de la hauteur du talus.

Quant à la clôture prévue, elle s'intégrera à l'ensemble de l'aménagement paysager par sa couleur verte et son implantation dans la partie inférieure du talus. Enfin, la voie d'accès sera bordée d'arbres afin d'améliorer l'apparence générale du secteur.

Avec les années, la croissance des diverses strates de végétation tant au pied du talus que dans le terrain vacant renforcera l'effet d'écran et l'aspect naturel des lieux.

INTÉGRATION À LA RUE SHERBROOKE

En ce qui concerne l'intégration visuelle et urbaine du site d'entassement à partir de la rue Sherbrooke, outre les plantations denses prévues aux limites du site d'entassement, on favorise le développement des terrains ayant front sur la rue Sherbrooke à des fins commerciales. Il s'agit ainsi de créer une continuité de part et d'autre de la rue Sherbrooke.

Il est à noter que le développement commercial en front sur la rue Sherbrooke nécessite une modification au Plan d'urbanisme puisque l'affectation du sol est actuellement "grande emprise et infrastructure". Compte tenu de l'environnement urbain, ces terrains offrent un bon potentiel pour l'implantation de certains commerces d'insertion difficile. Il s'agit donc de réaffecter à la catégorie «commerce lourd», une bande de quelque 80 mètres de profondeur.

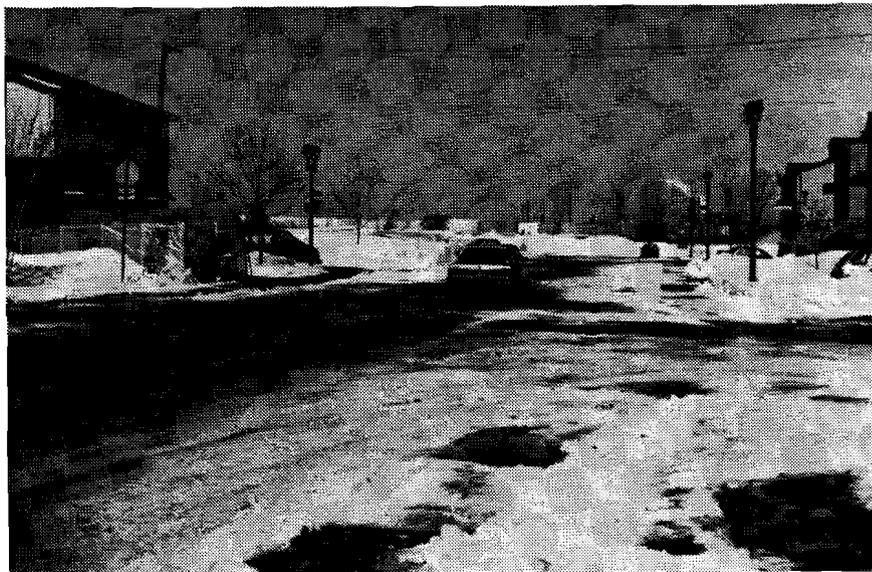
Il s'agirait de la même affectation que celle retenue dans le Plan directeur au sud-est des rues Sherbrooke et Contrecoeur.

AMÉLIORATIONS AU POURTOUR DU SITE

La Ville est propriétaire de la quasi totalité des terrains au pourtour du site. À cet égard, elle prendra les mesures nécessaires afin de maintenir et d'améliorer la qualité de ces terrains jusqu'à leur mise en valeur.

Ainsi, sans lien avec la présence du site d'entassement de neige, le drainage des terrains vacants entre ce site et les résidences mérite d'être amélioré. La modification du profil du fossé actuel permettra d'éviter que l'eau s'y accumule. De plus, des travaux de nivellement, d'épierrage et d'ensemencement permettront de faciliter l'entretien de ces terrains vacants.

Enfin, il est entendu que la végétation existante et particulièrement les arbres seront préservés dans la mesure du possible. Par ailleurs, le talus et l'ensemble des surfaces faisant l'objet de travaux seront ensemencés par la suite.



Axe de la rue Robitaille à proximité du secteur Contrecoeur (vue de l'est vers l'ouest)

3.5

L'implantation du boulevard Bourget

Le Plan d'urbanisme, en conformité avec le schéma d'aménagement de la CCM, retient le projet de raccordement de la rue Sherbrooke à l'autoroute 40 via le boulevard Bourget. Ce projet s'inscrit dans la consolidation du réseau routier de l'est de Montréal. Ce dernier présente en effet plusieurs lacunes, dont l'absence de liens nord-sud.

Le boulevard Bourget serait, de plus, un élément structurant du réseau des voies de camionnage puisqu'il permettrait de soulager la rue Sherbrooke. La pertinence de ce lien s'est d'ailleurs confirmée dans l'étude «Réseaux de transport, Est de Montréal», produite en novembre 1991, par la firme DeLuc pour le compte de la Ville de Montréal.

Il importe donc de se conformer au schéma et de prévoir l'implantation du boulevard Bourget dans la planification particulière du secteur Contrecoeur. Par ailleurs, des tracés alternatifs pourront être évalués lors de la révision du schéma d'aménagement de la CUM.

Jusqu'à maintenant la géométrie proposée est à deux voies par direction. La voie en rive pourrait être réservée aux autobus aux heures de pointe. L'emprise requise pour un tel type d'aménagement est de 24 mètres. L'échangeur avec l'autoroute 40 existe déjà et il serait souhaitable que l'embranchement avec la rue Sherbrooke se fasse dans l'axe de l'avenue Georges V. Cependant, il est entendu que des négociations intermunicipales seront nécessaires avant de finaliser les divers éléments du projet puisque trois municipalités sont concernées.

Il faut aussi rappeler que ce projet n'est pas en tête de liste des priorités de Montréal et de ses partenaires soit les villes limitrophes et les gouvernements supérieurs. Le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa, la finalisation de la voie rapide Ville-Marie et le prolongement de la 25 précéderont vraisemblablement la réalisation du boulevard Bourget.

3.6

Le maintien du potentiel de développement à long terme

La permanence du site d'entassement de neige Contrecoeur s'inscrit dans un horizon de planification de la gestion des neiges pour les vingt prochaines années. Il pourra être nécessaire de maintenir cet usage bien au-delà de cet horizon. Mais, l'évolution de la technologie et de la réglementation en matière d'environnement ou tout autre facteur, comme la possibilité d'utiliser la carrière à proximité, pourraient aussi entraîner la révision du fonctionnement du site d'entassement de neige ou son maintien, en totalité ou en partie. Il en est de même pour les activités de la carrière.

Il importe de maintenir à plus long terme la possibilité de mettre en valeur ce secteur à d'autres fins. Ainsi, à titre indicatif, le site d'entassement pourrait être réaffecté à l'industrie légère avec accès par le boulevard Bourget. Quant aux terrains laissés vacants, ils pourraient permettre de compléter la trame résidentielle jusqu'au talus et à l'écran végétal qui seraient maintenus comme zone tampon permanente.

Dans l'optique de maintenir le potentiel de développement à long terme du secteur, trois types d'intervention sont retenus

Premièrement, il s'agit de maintenir vacants les terrains municipaux situés entre les habitations existantes à l'ouest du secteur et le site d'entassement. Ces terrains, qui seront dorénavant affectés à l'habitation, ne pourront être développés qu'à plus long terme.

Deuxièmement, ils seront maintenus en espace de végétation naturelle et feront l'objet d'un entretien régulier afin de maintenir la qualité du milieu. Ceci impliquerait notamment un épierage, un nivellement, un engazonnement des surfaces dénudées, une coupe régulière des herbages et un contrôle pour empêcher l'accès des véhicules ainsi que le dépôt de débris de toute nature. Aussi, le drainage de ces terrains sera amélioré tel que mentionné précédemment.

Enfin, il faut préserver toutes les possibilités d'établir des liens futurs entre ces terrains et la grille de rues existante. Ceux-ci sont identifiés au plan 4 (Synthèse des interventions).



Rue Eugène-Achard, au nord de la rue Rousseau

Il s'agit du prolongement vers l'est des rues Rousseau et Grosbois ainsi que du prolongement vers le nord de la rue Aubry et de l'avenue Bilaudeau. Les emprises nécessaires devront être maintenues. En attendant, les bouts de rues concernées pourront faire l'objet de travaux afin d'en améliorer l'esthétisme.

Il est entendu que la mise en valeur de ces terrains est fonction de l'atteinte d'un niveau d'atténuation acceptable des nuisances environnementales causées par le site d'entassement et la carrière. En ce sens, leur développement est différé. Afin de traduire cette orientation particulière, ils seront intégrés au périmètre soumis à l'élaboration d'un plan de site.

Les intervenants

La Ville sera le principal initiateur de la mise en oeuvre du plan d'intervention, puisqu'elle est propriétaire de la majorité des terrains

L'aménagement, la gestion ainsi que les mesures d'intégration du site d'entassement de neige relèvent de la Ville de Montréal. Les services municipaux concernés assumeront leurs responsabilités respectives. De même, la Ville assurera un entretien adéquat de ses terrains qui demeureront vacants jusqu'à leur mise en valeur éventuelle.

Le programme définissant les paramètres d'encadrement du développement résidentiel sera défini par la Ville en même temps ou à la suite de l'élaboration d'un plan de site et, comme souvent en pareil cas, les terrains seront probablement mis sur le marché par appels d'offre. Les projets soumis seront jugés notamment en fonction de leur qualité et du respect du programme défini.

La réalisation du boulevard Bourget nécessite des ententes intermunicipales et la coordination de plusieurs intervenants lors de la mise en oeuvre de ce projet.

Les phases de réalisation

Compte tenu de la nature et des contraintes liées aux interventions proposées ainsi que des disponibilités financières, la réalisation du plan d'intervention est répartie en quatre phases. Le plan 7 présente les principaux éléments prévus dans chacune de ces phases.

La première phase se réaliserait à court terme. La phase deux se situe plutôt à moyen terme (2 à 5 ans). La troisième phase se réaliserait à plus long terme soit dans 5 à 10 ans. Enfin, la phase

quatrième réfère à une mise en valeur éventuelle qui ne se concrétiserait pas avant dix ans ou plus.

Au-delà de la première phase, l'échéancier de réalisation est tributaire du déroulement des divers travaux, des disponibilités financières, de l'évolution du marché et des ententes à conclure.

PHASE 1

La première phase vise le réaménagement du site d'entassement de neige et la création de la bande tampon. Du même coup, le drainage des terrains vacants sera amélioré par la modification du profil du fossé. De plus, des travaux d'épierreage et de nivellement permettront de faciliter l'entretien de ces terrains. Les surfaces touchées par ces travaux seront engazonnées.

La voie d'accès sera également réaménagée lors de cette première phase. Par ailleurs, les plantations d'arbres et d'arbustes seront réalisées la même année ou l'année suivante selon la saison au moment de la réalisation des travaux.

PHASE 2

La deuxième phase consiste à enclencher le développement résidentiel des terrains au nord de la rue Robitaille. Dans un premier temps, il pourra s'agir de l'ajout d'une ruelle et du lien avec la rue Rondeau. Le développement dit reste du site nécessite des solutions à certaines contraintes dont celles reliées aux infrastructures.

La mise en valeur à des fins commerciales des terrains en front sur la rue Sherbrooke s'inscrit également dans la deuxième phase. Le rythme auquel se fera ce développement sera fonction du marché.

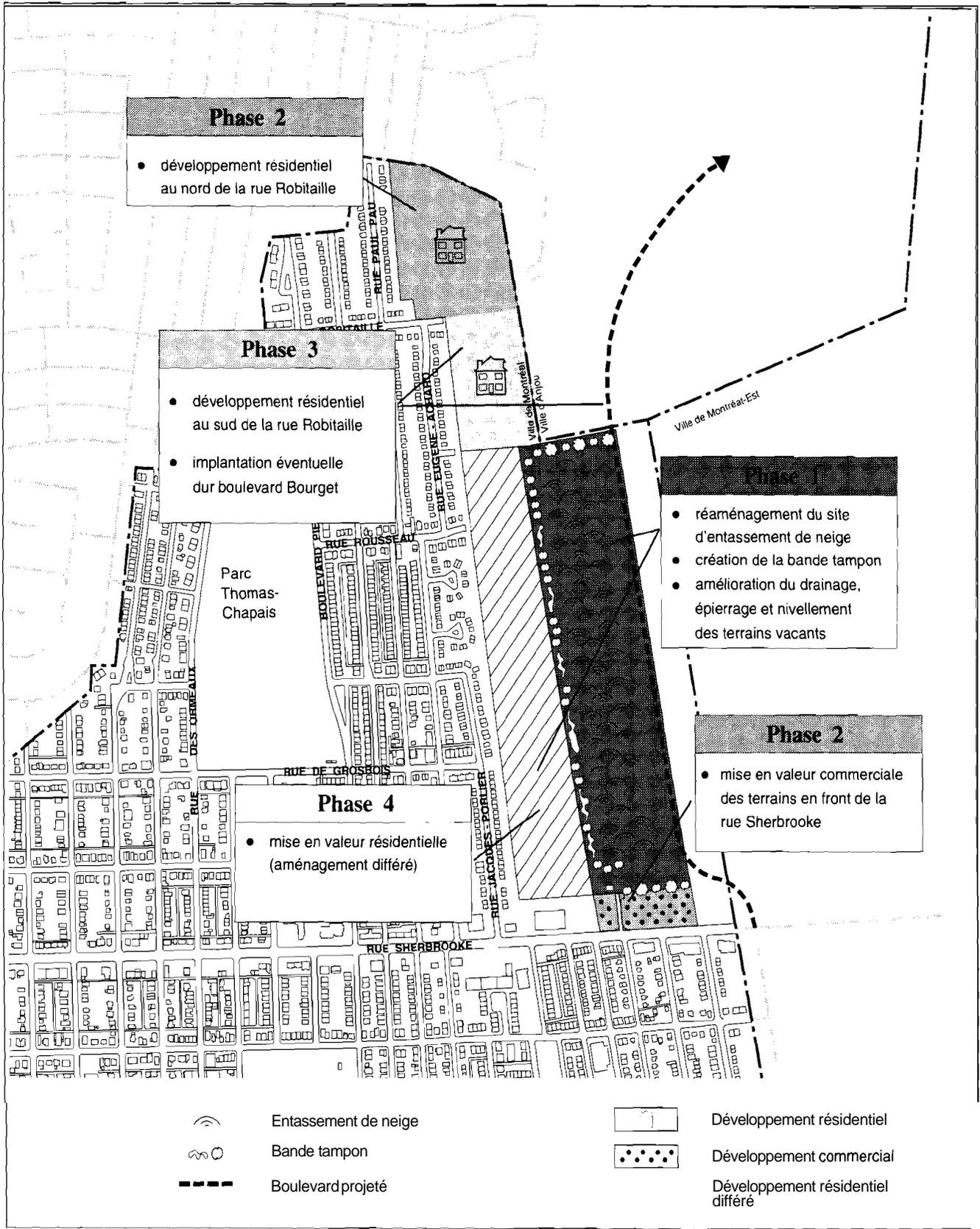
PHASE 3

La phase trois prévoit la poursuite du développement résidentiel de la partie nord du site Contrecoeur. Il s'agit des terrains s'étendant au sud de la rue Robitaille, jusqu'à l'axe de la rue d'Anjou.

Dans cet horizon, à plus ou moins long terme, il demeure possible que le boulevard Bourget se réalise, à moins qu'un tracé différent puisse être retenu lors de la révision du schéma d'aménagement de la CUM. Des ententes intermunicipales seront néanmoins nécessaires et actuellement, d'autres projets routiers sont considérés comme plus prioritaires.

PHASE 4

La phase quatre réfère à une étape ultérieure dont la réalisation ne peut être définie dans le temps. Il s'agit de la mise en valeur à des fins résidentielles des terrains qui demeureront vacants entre la bande tampon et les premières résidences à l'ouest du site.



PLAN 7

Les phases de réalisation

