

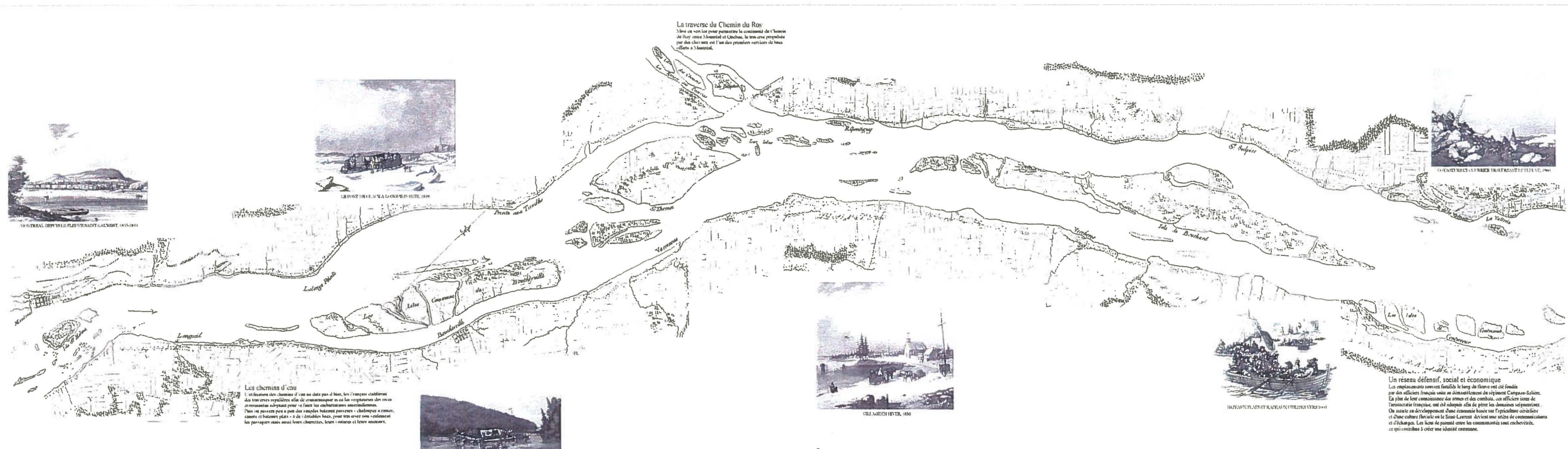
PLAN DIRECTEUR



D'AMÉNAGEMENT

Corporation de promotion et de développement du

Croissant de l'Est



La traverse du Chemin du Roy
Même en son sein pour permettre le commerce de l'ouest
de l'île vers Montréal et Québec, le tronçon principal
par des chemins est l'un des premiers services de bus
offerts à Montréal.

Les chemins d'eau
L'installation des chemins d'eau ne date pas d'aujourd'hui, les Français établissent
des tronçons réguliers afin de communiquer et de les relier aux réseaux des pays
environnants adjacents pour « faire les échanges avec les Amérindiens.
Ils ne passent pas à pied des simples bateaux passagers - diligences à roues,
carrés et bateaux plats - à des embarcations, pour les servir et rejoindre
les passagers mais aussi leurs charrettes, leurs moutons et leurs hommes.

Un réseau défensif, social et économique
Les emplacements sont très favorables le long de l'île et de la péninsule
par des officiers français sous le commandement de Jacques Cartier, Salomon.
En plus de leur connaissance des armes et des combats, ces officiers issus de
l'aristocratie française, ont été choisis afin de pénétrer les Amérindiens séparés.
On assiste au développement d'une économie basée sur l'exploitation commerciale
et d'une culture française qui se développe à l'ouest de la péninsule de l'île de
Montréal. Les lieux de passage entre les communautés sont recherchés,
ce qui contribue à créer une identité commune.

TÉMOIGNAGE D'UN PATRIMOINE FLUVIAL 1760

Source: Archives nationales du Canada
Montréal, par André G. Gauthier, 1999
Carte de l'Institut géographique, Institut de la Ville de Montréal, 1999
Produit par le Comité d'urbanisme de Montréal, octobre 2002

PREMIER PROJET FÉVRIER 2002



Montréal, le 11 février 2002

Madame Louise Boucher
Présidente
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

Madame,

Tel que demandé, vous trouverez ci-joint le plan directeur d'aménagement du Croissant de l'Est. Ce plan directeur a été adopté lors du Conseil d'administration du 5 février dernier et nous sommes donc déjà à entreprendre une démarche auprès de chacune des municipalités et des autorités concernées afin de produire des fiches techniques par projet.

Comme nous le mentionnions dans notre mémoire, le Croissant de l'Est a inscrit le projet du ministère des Transports dans son plan directeur en fonction des aménagements cyclables, des espaces verts et de mise en valeur patrimoniale.

Bien qu'il y ait encore plusieurs étapes à franchir avant que les gens puissent avoir accès à ce grand fleuve, nous croyons que l'approche de partenariat préconisée par le Croissant de l'Est est la plus prometteuse pour mener à terme ce projet.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Sylviane Di Folco
Directrice générale

MOT DE LA PRÉSIDENTE


C'est avec beaucoup de fierté qu'à titre de présidente du Croissant de l'Est, je vous présente son plan directeur d'aménagement. Ce plan est le fruit de multiples rencontres entre tous les intervenants du territoire pour assurer un développement harmonieux du fleuve Saint-Laurent, de ses îles et de ses rives.

C'est un outil pour tous ceux et celles qui veulent redécouvrir le fleuve Saint-Laurent, par le biais de parcs, d'équipements, d'activités, de croisières ou d'autres moyens de découverte. Nous y présentons une analyse du territoire, de ses potentiels et de ses contraintes, des projets d'avenir et des pistes de mise en valeur.

Ce plan est un exemple stimulant du résultat obtenu lorsque des gens s'engagent à fond dans la réalisation d'un rêve. Je parle ici en outre des villes et, plus particulièrement de leurs services d'urbanisme, des services gouvernementaux, des ministères et des organismes. Ils ont contribué grâce à leurs expertises à enrichir le plan d'aménagement. Je désire souligner particulièrement l'apport des membres du Comité aménagement qui, sous la présidence de Matthieu Frégault, ont relevé le défi d'élaborer le plan directeur.

Afin de permettre que l'ensemble se réalise, nous avons pu compter sur la contribution du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, les premiers à avoir appuyé le Croissant de l'Est, appui non démenti à ce jour. En ce qui a trait à l'élaboration du plan lui-même, le Croissant a bénéficié d'une subvention de 36 500,00 \$ de Développement économique Canada (direction Montérégie) et de 13 000,00 \$ du ministère de la Culture et des Communications pour la réalisation d'un bilan patrimonial du territoire.

Ce plan devra être régulièrement actualisé afin de bien suivre l'évolution du territoire. Même si nous sommes très fiers du travail accompli, il importe de souligner les efforts importants qui devront être consentis afin de réaliser ce plan. Un projet d'une telle ampleur ne pourra se réaliser sans la collaboration pleine et entière de tous les paliers gouvernementaux, sans l'apport exceptionnel de tous les intervenants et sans la volonté absolue de tous et chacun de faire reconnaître le fleuve Saint-Laurent comme patrimoine collectif à protéger, à développer et à faire connaître.



Chantal Deschamps, Ph. D.
Présidente

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la présidente.....	1
---------------------------	---

HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

Démarche.....	3
Mandat du Comité Aménagement.....	3
Composition du Comité Aménagement.....	3
Plan directeur.....	3
Mise en œuvre.....	4

ÉTAT DE LA SITUATION

Portrait général – Constats	4
Accessibilité.....	4
Patrimoine.....	4
Activités cyclistes.....	4
Portrait sectoriel - Problématiques et enjeux	5
Secteur 1- Les îles de Contrecoeur et de Verchères.....	5
Parcs et espaces verts.....	5
Analyse de paysages.....	5
Îles et archipels.....	5
Notion de patrimoine.....	5
Activités culturelles.....	6
Réseau cyclable.....	6
Équipements nautiques.....	6
Secteur 2- Les îles de Varennes et de Repentigny.....	6
Parcs et espaces verts.....	6
Analyse de paysages.....	6
Îles et archipels.....	6
Notion de patrimoine.....	8
Activités culturelles.....	8
Réseau cyclable.....	8
Équipements nautiques.....	8

Secteur 3- Les îles-de-Boucherville.....	9
Parcs et espaces verts.....	9
Analyse de paysages.....	9
Îles et archipels.....	9
Notion de patrimoine.....	9
Activités culturelles.....	9
Réseau cyclable.....	9
Équipements nautiques.....	9
Secteur 4- Les îles de l'Expo.....	10
Parcs et espaces verts.....	10
Analyse de paysages.....	10
Îles et archipels.....	10
Notion de patrimoine.....	11
Activités culturelles.....	11
Réseau cyclable.....	11
Équipements nautiques.....	11

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Orientations générales.....	12
Critères d'aménagement.....	12
Axes de développement.....	12
Vocations dominantes des pôles d'activités.....	13
Réseau Cyclable.....	13
Contexte d'intervention.....	13
Principes d'aménagement.....	14
Thématiques cyclables.....	14
Mise en réseau patrimoniale.....	15
Contexte d'intervention.....	15
Principes d'aménagement.....	15
Thématiques patrimoniales.....	15
Développement de liens fluviaux.....	16
Contexte d'intervention.....	16
Rôle du quai.....	16
Principes d'aménagement.....	17
Synthèse des pôles d'activités par municipalité.....	18
Îles-de-Boucherville.....	18
Île Sainte-Thérèse.....	18
Îles de Verchères.....	18
Îles de Contrecoeur.....	18
Lanoraie.....	18
Lavaltrie.....	19

Saint-Sulpice.....	19
Contrecoeur.....	19
Verchères.....	20
Repentigny.....	20
Parc régional de l'île Lebel.....	21
Parc Saint-Laurent.....	21
Parc Rochefort.....	22
Île Bourdon.....	22
Charlemagne.....	22
Varenes.....	22
Ville de Montréal – Pointe-aux-Trembles.....	23
Marinas.....	23
Parc-nature de la Pointe-aux-Prairie – secteur Fleuve.....	23
Vieux Pointe-aux-Trembles.....	24
Maison Beaudry – parc Doris-Lussier.....	24
Ville de Montréal – secteur Mercier.....	25
Promenade Bellerive.....	25
Ville de Montréal-Est.....	25
Boucherville.....	25
Ville de Montréal – secteur Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud.....	25
Porte Québec.....	26
Porte Ville-Marie.....	26
Porte Hochelaga.....	27
Porte Maisonneuve.....	27
Porte Viau.....	27
Longueuil.....	27
Parc Marie-Victorin.....	28
Pointe du Marigot.....	28

Liste des cartes

Localisation du territoire d'étude.....	5
Potentiels et contraintes – secteur 1, îles de Contrecoeur et de Verchères.....	7
Potentiels et contraintes – secteur 2, îles de Varennes et de Repentigny.....	8
Potentiels et contraintes – secteur 3, îles-de-Boucherville.....	10
Potentiels et contraintes – secteur 4, île de l'Expo.....	11
Vocations dominantes.....	13
Concept d'aménagement	
Réseau cyclable.....	14
Mise en valeur du patrimoine.....	15
Navettes fluviales.....	16
Croisières.....	17
Pôles d'activités.....	18

INTRODUCTION

DÉMARCHE

Officiellement incorporée en février 2000, la Corporation du Croissant de l'Est s'est rapidement donné comme mode de travail la concertation et le partenariat. C'est ainsi qu'avant même de procéder à l'assemblée de fondation, le comité provisoire a entrepris une vaste démarche de consultation auprès des municipalités et des partenaires locaux afin de :

- ◆ valider la pertinence d'un organisme comme le Croissant de l'Est ;
- ◆ préciser son rôle et son mandat ;
- ◆ se doter d'une vision commune du territoire ;
- ◆ produire un inventaire et une analyse du milieu ;
- ◆ dégager les principes directeurs pour un éventuel plan d'aménagement.

Les résultats de cette démarche, qui a permis de rejoindre plus de 180 participants, ont été présentés le 4 décembre 2000 lors de l'assemblée de fondation au cours de laquelle les membres ont adopté le rapport d'activités¹ issu de cette démarche de consultation. À cette même assemblée, les membres ont adopté la création d'un Comité aménagement dont le mandat serait d'assurer la réalisation d'un plan directeur d'aménagement.

Lors de sa rencontre de février 2001, le nouveau conseil d'administration a nommé les membres dudit comité, précisé son mandat et adopté un échéancier de travail. Dès le mois d'avril, la Corporation embauchait un coordonnateur à l'aménagement, Christian Charron.

MANDAT DU COMITÉ AMÉNAGEMENT

Le mandat du Comité Aménagement est de conseiller le Conseil d'administration sur l'ensemble des sujets traitant de l'aménagement du territoire. Le comité doit élaborer le plan directeur d'aménagement, déterminer les critères permettant de prioriser les projets d'aménagement et de développement, identifier les projets prioritaires et encadrer leur mise en œuvre.

La première rencontre du comité s'est tenue en mars 2001 et, dès cette réunion, les membres du comité se sont donné un rythme de travail exigeant. En plus des neuf rencontres régulières du comité, il y a eu des rencontres individuelles, de la cueillette d'information, de la validation de données, bref plusieurs heures de travail fournies par chacun des membres. Le Conseil d'administration a validé, au fur et à mesure des rencontres du comité, les différentes composantes du plan directeur.

Afin de bonifier le plan, le Croissant a embauché deux firmes externes pour approfondir des dossiers jugés prioritaires, soit l'accessibilité à l'île Sainte-Thérèse et la mise en valeur du patrimoine. En ce qui a trait à l'île Sainte-Thérèse, un premier projet, déposé en juin 2001, élaboré en collaboration avec la MRC Lajemmerais et la ville de Varennes a permis de tracer les grandes lignes d'un concept d'aménagement et de définir la vocation de l'île. Le Groupe-conseil Environnement a eu pour mandat de poursuivre les travaux et de proposer un concept d'aménagement².

La mise en valeur du patrimoine a été rapidement identifiée comme étant un levier important de développement et de découverte du fleuve. Grâce à une contribution du ministère de la Culture et des Communications, le Croissant de l'Est a octroyé à la firme DBSF le mandat de dresser un bilan patrimonial³ du territoire et de soumettre des pistes d'intervention pour la mise en valeur du patrimoine tant naturel, historique que culturel.

Outre ces deux études, le Croissant de l'Est a pu compter sur l'expertise de tous les membres des comités et de leurs organismes respectifs pour des documents, des études et des plans qui ont permis de compléter le plan directeur.

Composition du Comité Aménagement

Président *Matthieu Frégault, CLD de la MRC L'Assomption*

Coordonnateur *Christian Charron, Croissant de l'Est*

Membres du comité *Ginette Blanchard, MRC Lajemmerais*
Johanne Fradette, CUM
Jean Gauthier, SODEC Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles
Daniel Groulx, Ville de Montréal
Jean Langelier, MRC de L'Assomption
Jean-Pierre Meunier, MRC Champlain
Bruno Tremblay, MRC d'Autray

Collaborateurs *Geneviève Cyr, SODEC Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles*
Andrée Turenne, Ville de Montréal

PLAN DIRECTEUR

Divisé en trois grandes sections, le plan repose sur une analyse rigoureuse du territoire, de ses potentiels et de ses contraintes. Les aménagements proposés sont, quant à eux, liés à la mission du Croissant de l'Est, aux principes directeurs adoptés par le Conseil d'administration et répondent aux critères définis par le comité aménagement.

Si la mission et les principes directeurs sont invariables, il n'en est pas de même pour l'analyse des potentiels et contraintes. Celle-ci repose sur l'information disponible et les aménagements actuels ou prévus. Cependant elle devra faire l'objet d'une révision régulière afin de suivre l'évolution des projets et les opportunités de développement qui en découleront.

MISE EN OEUVRE

S'il y a à loin de la coupe aux lèvres, il est urgent d'amorcer rapidement la mise en œuvre. C'est pourquoi, suite à l'adoption du plan par le Conseil d'administration, une série de rencontres avec chacune des autorités concernées permettra de valider les interventions et de préciser leur mise en œuvre soit :

- ◆ les promoteurs du projet
- ◆ les partenaires actuels et potentiels
- ◆ la priorité accordée au projet par le ou les promoteurs
- ◆ une évaluation des coûts
- ◆ une proposition d'échéancier

C'est à la lumière de ces informations que le Croissant de l'Est sera en mesure d'amorcer la mise en œuvre du plan directeur. La collaboration des partenaires tant gouvernementaux que privés continuera de jouer un rôle déterminant dans notre capacité à protéger, promouvoir et développer le fleuve Saint-Laurent, ses îles et ses rives.

¹ Rapport d'activités – Comité Aménagement, Croissant de l'Est, 2001

² Île Sainte-Thérèse – Plan d'aménagement et de développement, Groupe-conseil Environnement, 2001

³ Bilan des connaissances relatives aux ressources patrimoniales sur le territoire du Croissant de l'Est, Groupe DBSF, 2002

PORTRAIT GÉNÉRAL

Le territoire du Croissant de l'Est couvre une superficie d'environ 400 km². Il s'étend du pont Jacques-Cartier, dans l'est de Montréal, à Lanoraie, à une soixantaine de kilomètres en aval. Le territoire englobe trois grandes régions administratives (Montréal, Montérégie et Lanaudière). La zone d'intervention inclut douze municipalités dont l'histoire est intimement liée au fleuve Saint-Laurent.

Le secteur du Croissant de l'Est comprend une soixantaine d'îles qui renferment une faune et une flore exceptionnelles. Les abords du fleuve regorgent de sites écologiques. On y recense près de 300 espèces d'oiseaux et de poissons ainsi que 1 300 plantes vasculaires. Cet environnement remarquable offre un potentiel illimité de découvertes et de panoramas.

La création de la Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est constitue sans aucun doute un geste concret de conscientisation et de prise de position à l'égard du fleuve Saint-Laurent, de ses îles et de ses berges, de la part des douze partenaires municipaux et des gouvernements supérieurs.

CONSTATS

Accessibilité

Le fleuve Saint-Laurent, à l'instar des autres grands cours d'eau, a subi les affres de l'urbanisation des trente dernières décennies. La privatisation des berges est une problématique présente sur tout le territoire. En raison de cette occupation privée des berges, de longues bandes du littoral sont dépourvues d'accès public à l'eau.

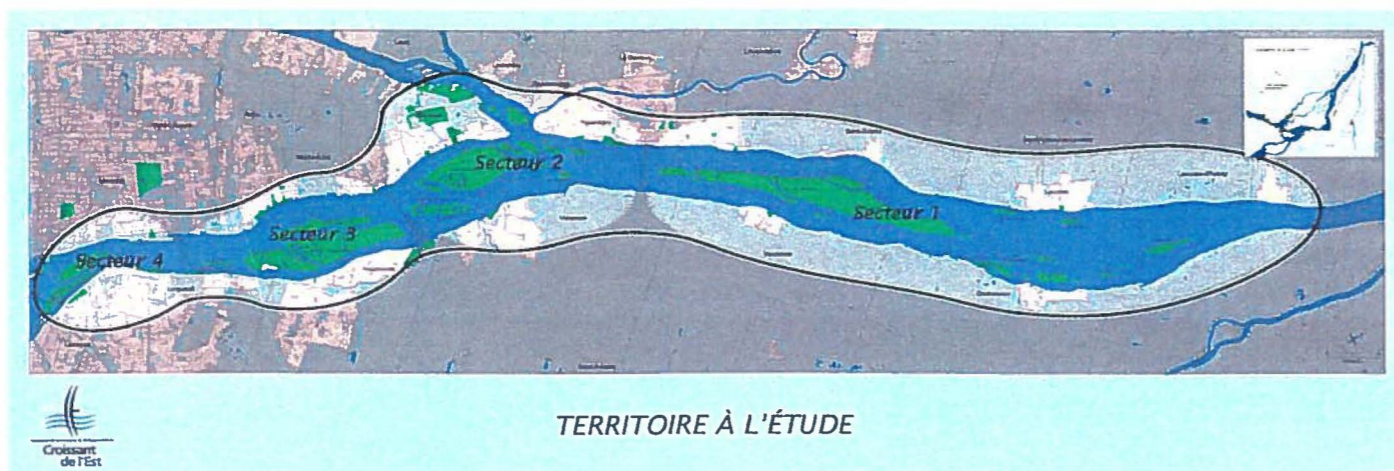
L'accès au fleuve Saint-Laurent s'effectue via les parcs et les quais. Les quais, les rampes de mise à l'eau et les autres infrastructures nautiques représentent dans la majorité des cas des "no man's land", suite à des aménagements rudimentaires, incomplets et peu conviviaux pour les usagers et riverains.

Patrimoine

Unique voie de communication vers l'intérieur du continent jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, le fleuve Saint-Laurent constitue le berceau de notre colonisation. Les anciens noyaux villageois qui subsistent toujours le long du fleuve ont subi une dégradation importante depuis les années 60. Depuis peu, un phénomène de réappropriation et une prise de conscience collective vis-à-vis cette richesse commune s'opère dans certaines zones du territoire.

Activités cyclistes

De plus en plus, la pratique du vélo est associée aux activités de nature touristique. La présence de la Route verte qui traverse le Québec contribue à la découverte de paysages offrant des panoramas uniques du fleuve.



PORTRAIT SECTORIEL

Le territoire du Croissant de l'Est, pour les besoins de l'analyse, a été divisé en quatre zones géographiques. Chacune des zones a fait l'objet d'une évaluation rigoureuse de ses composantes physiques, nautiques, environnementales et urbaines afin de comprendre les éléments significatifs du milieu, de saisir les dynamiques qui ont cours et d'identifier les composantes qui astreignent les diverses zones.

Secteur 1 – Les îles de Contrecoeur et de Verchères

Localisation

Le secteur d'intervention se localise dans la partie est du territoire. Il est situé dans un environnement rural. Le secteur des îles des Contrecoeur et de Verchères regroupe les municipalités suivantes : Contrecoeur, Verchères, Saint-Sulpice, Lavaltrie et Lanoraie.

Profil démographique

Municipalité	Population
Contrecoeur	5 300
Verchères	4 900
Saint-Sulpice	3 300
Lavaltrie	11 500
Lanoraie	3 900
Total	28 900

Problématiques et enjeux

Parcs et espaces verts

Les espaces verts présents dans cette portion de territoire se retrouvent principalement au cœur des noyaux villageois. Ils constituent le point d'arrimage entre le fleuve et la terre ferme. Les parcs centraux ont un rôle multifonctionnel. Ils sont des lieux de ralliement pour les grands événements culturels et

sportifs. Cependant, les aménagements qu'on y retrouve ne tendent pas à mettre en valeur le fleuve. Leurs configurations et leurs organisations spatiales sont adossées au plan d'eau, ce qui mine les interactions avec le fleuve.

Analyse des paysages

À travers un décor qui a comme toile de fond le fleuve Saint-Laurent, une série de paysages se succèdent. La relation de proximité avec le fleuve est omniprésente dans ce secteur. Les routes 132 et 138 longent le fleuve ce qui permet d'avoir des ouvertures visuelles et des points de vue exceptionnels sur les éléments significatifs du paysage et de découvrir des vestiges de plusieurs époques.

Les parcs et les quais offrent des vues directes sur le fleuve et les archipels environnants. Ces lieux sont très prisés pour contempler le décor changeant de la grande région montréalaise. La topographie de Verchères et de Lavaltrie offre des panoramas très intéressants à partir du plateau supérieur. Malgré une vitrine très intéressante sur le plan d'eau, les quais, les parcs et les promenades riveraines sont dépourvus de mobilier urbain, d'aménagements qui faciliteraient l'observation et qui suscitent la découverte du fleuve.

Îles et archipels

On retrouve deux grands archipels : Verchères et Contrecoeur. Les îles de Verchères possèdent une vocation agricole. La présence d'un vignoble sur l'île Ronde résulte d'un micro climat et constitue un attrait unique dans la région métropolitaine. Le potentiel d'interprétation de découverte et de conservation de cet archipel est un des éléments à inclure dans le plan de développement.

Les îles de Contrecoeur forment une réserve nationale de la faune. Elles sont des environnements propices à la nidification de la sauvagine. Les îles forment une barrière naturelle au chenal de navigation du Saint-Laurent, ce qui permet donc la découverte de ce milieu en embarcations légères (canot, kayak de mer).

Notion de patrimoine

L'état de conservation du patrimoine bâti d'une rive à l'autre est très hétérogène. La rive sud possède des ensembles de bâtiments patrimoniaux mieux conservés. L'envahissement associé au développement de la banlieue n'est pas aussi significatif dans les anciens noyaux villageois de la rive sud que ceux de la rive nord.

La rive nord continue de subir les répercussions d'une urbanisation sauvage, et ce particulièrement dans des secteurs riverains (prédominance de l'automobile au détriment du noyau villageois, insertion de bâtiments qui déstructurent l'environnement, rénovation sans respect du caractère bâti, etc.).

Les noyaux villageois qui possèdent une concentration importante et un état de conservation notable en terme de patrimoine bâti sont les villes de Lanoraie et de Verchères. Dans cette dernière, une synergie s'opère avec la population, les commerçants et les autorités municipales à l'égard du patrimoine, ce qui crée un engouement et un effet d'entraînement dans la réappropriation de l'ancien noyau villageois. Cette dynamique produit une ambiance particulière qui témoigne d'une volonté de protéger et de valoriser leur héritage collectif.

Activités culturelles

Dans le secteur sud, on retrouve dans chacune des municipalités un personnage célèbre (Madeleine-de-Verchères, Marguerite-Youville, etc.) qui témoigne une époque marquante de notre histoire. La présence de personnages historiques permettrait d'en développer la thématique et d'entrevoir des créneaux pour une éventuelle mise en réseau. Des activités culturelles se déroulent déjà à Contrecoeur et à Verchères. Elles s'appuient sur le patrimoine et l'histoire pour faire connaître l'histoire du noyau villageois et ainsi octroyer une plus-value au produit touristique.

Pour le secteur nord, on constate une volonté de développer le créneau culturel en fonction de l'histoire. Cette volonté s'exprime entre autres par la mobilisation autour du projet du Chemin du Roy. Le projet vise à réinscrire la route et ses attraits dans un circuit historique.

Réseau cyclable

Le réseau cyclable est très inégal sur territoire. La rive nord entre Lanoraie et Saint-Sulpice fait partie du grand itinéraire panquébécois de la Route verte. Un premier tronçon cyclable est complété entre Lavaltrie et Lanoraie. Les municipalités de la rive sud sont à développer un réseau régional. L'absence de lien entre les villes constitue un frein à la mise en réseau. Il est essentiel de développer des liens entre les réseaux nationaux, régionaux et locaux. De plus, il n'existe pas de lien actuellement entre les deux rives pour permettre de transiter d'un réseau à l'autre.

Équipements nautiques

Les équipements nautiques sont sensiblement les mêmes d'une municipalité à l'autre. Le quai et la rampe de mise à l'eau sont toujours associés au parc central. La dimension et la configuration des quais sont régies par la proximité du chenal de navigation du Saint-Laurent et l'effet de batillage. L'état physique des lieux est très variable, mais une constante demeure: ils sont dépourvus d'animation et d'ambiance, ce qui ne favorise pas leur appropriation par la population.

Secteur 2 –Les îles de Varennes et Repentigny

Localisation

Le secteur d'intervention se localise dans la partie centrale du territoire. Le territoire s'inscrit dans une dynamique urbaine, où l'organisation spatiale correspond au schéma de la banlieue nord-américaine. Le secteur 2 regroupe les municipalités suivantes : Repentigny, Charlemagne, Varennes et Montréal, secteur Pointe-aux-Trembles.

Profil démographique

Municipalité	Population
Repentigny	54 000
Charlemagne	5 700
Varennes	20 900
Montréal	17 200
(Pointe-aux-Trembles)	
Total	97 800

Problématiques et enjeux

Parcs et espaces verts

La privatisation des rives octroie aux parcs riverains un statut particulier. Ils sont les seuls points d'arrimage entre le fleuve et les citoyens.

Les parcs fenêtres (parc régional de l'île Lebel à Repentigny et parc de la Commune à Varennes) offrent une vitrine exceptionnelle sur le fleuve en plus d'être des points de ralliement lors d'activités d'envergure. Leur localisation stratégique et les facilités qu'on y retrouve en font des points de chute dominants dans chacune des zones où ils se situent.

Le parc Nature de la CUM est un espace naturel exceptionnel. Il permet la pratique d'activités de plein air, de découverte et d'interprétation dans un cadre enchanteur et bucolique. Le volet associé au fleuve va offrir aux usagers du parc une vitrine remarquable sur le fleuve ainsi que sur l'île Sainte-Thérèse.

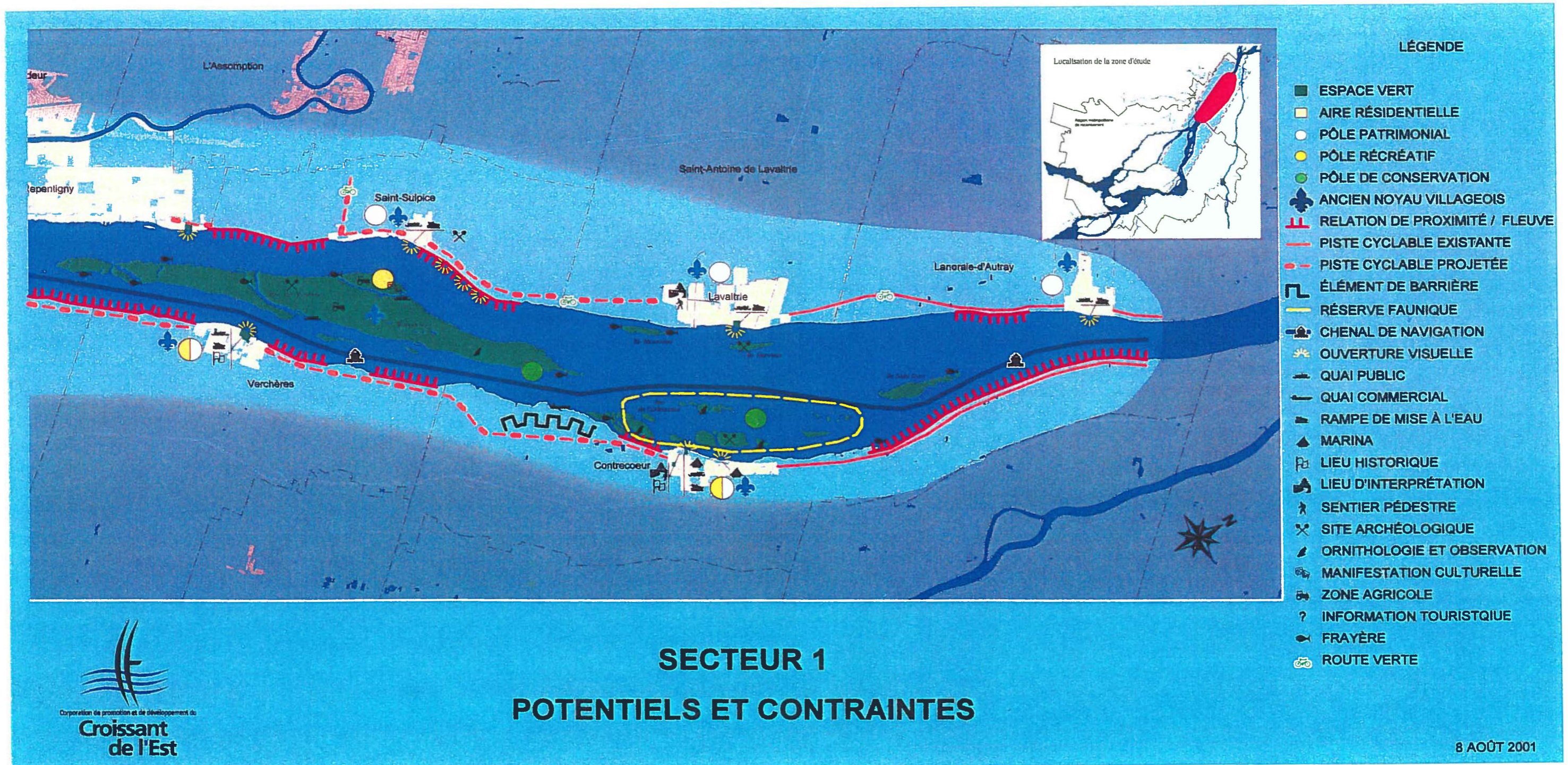
La série de parcs riverains sur l'île de Montréal constitue autant de points de contact entre les résidents et le fleuve. Cependant, les aménagements dans les parcs sont généralement inachevés. Cette situation a pour effet d'amenuiser l'attrait et la découverte du milieu. La Maison Beaudry à Montréal située dans le parc Doris-Lussier, est un bâtiment patrimonial qui offre une vitrine intéressante sur le fleuve et l'île Sainte-Thérèse. La présence d'un quai rend le site attrayant pour une mise en réseau. Des travaux d'amélioration du site sont prévus.

Analyse des paysages

La relation de proximité entre le fleuve et les gens est très circonscrite. Les parcs, promenades et espaces verts sont les seuls lieux où l'on perçoit le fleuve Saint-Laurent, d'où l'importance de parcs fenêtres qui offrent des panoramas sur les éléments significatifs du paysage, les archipels et le chenal de navigation du Saint-Laurent. Les ouvertures visuelles à partir des espaces publics dégagent généralement des vues sur l'environnement urbain situé sur l'autre rive, ce qui suscite de la curiosité et un désir de découverte.

Îles et archipels

Le secteur possède deux archipels : les îles de Repentigny et de Varennes. Ces milieux humides renferment des habitats uniques et fragiles. L'île Sainte-Thérèse elle est située au cœur du territoire du Croissant de l'Est. Elle a su, malgré sa localisation au cœur d'une zone fortement urbanisée, conserver sa vocation agricole et préserver un cachet unique et dépaysant. Témoin de toutes les époques marquantes de notre histoire, elle demeure passive en attendant d'être de nouveau découverte. L'île Bourdon est un espace où se côtoient agriculture et infrastructure de transport (pont le Gardeur). Elle se situe à un point stratégique, ce qui permet d'admirer la pointe de l'île de Montréal, l'archipel de Repentigny et le fleuve.



Notion de patrimoine

La répartition de la richesse patrimoniale dans ce secteur est inégale à tous points de vue. La rive nord est celle qui a le plus souffert des effets du développement sauvage associé à la banlieue. On constate une importante déstructuration de la rue Notre-Dame à Repentigny. Les quelques vestiges et les traces de l'ancien noyau villageois se perdent dans un environnement dont tous les aménagements reposent sur le transport automobile.

Au niveau de l'île de Montréal, le secteur du vieux Pointe-aux-Trembles en est un qui renferme une concentration intéressante de bâtiments patrimoniaux. Le pôle institutionnel et les anciennes résidences secondaires du début du siècle constituent des éléments attrayants dans un plan d'aménagement, d'autant plus, que leur présence est intimement liée au fleuve.

La ville de Varennes possède un noyau villageois qui a réussi à conserver dans une certaine proportion son cachet d'antan. Les rues étroites et les arbres matures produisent un effet de voûte qui rend le décor intime. La présence d'un pôle institutionnel d'envergure, avec son église à deux clochers qui domine tout le secteur et qui est l'élément signalétique dominant.

Activités culturelles

Les activités culturelles ont lieu dans les grands parcs riverains : parc Régional de l'île Lebel, le parc Saint-Laurent et le parc de la Commune, ce qui constitue une occasion de contact entre les festivaliers et le fleuve. La création d'organismes qui promouvoient, animent et gèrent les parcs fenêtres, constitue un levier pour accroître la découverte du fleuve et de ses rives.

Réseau cyclable

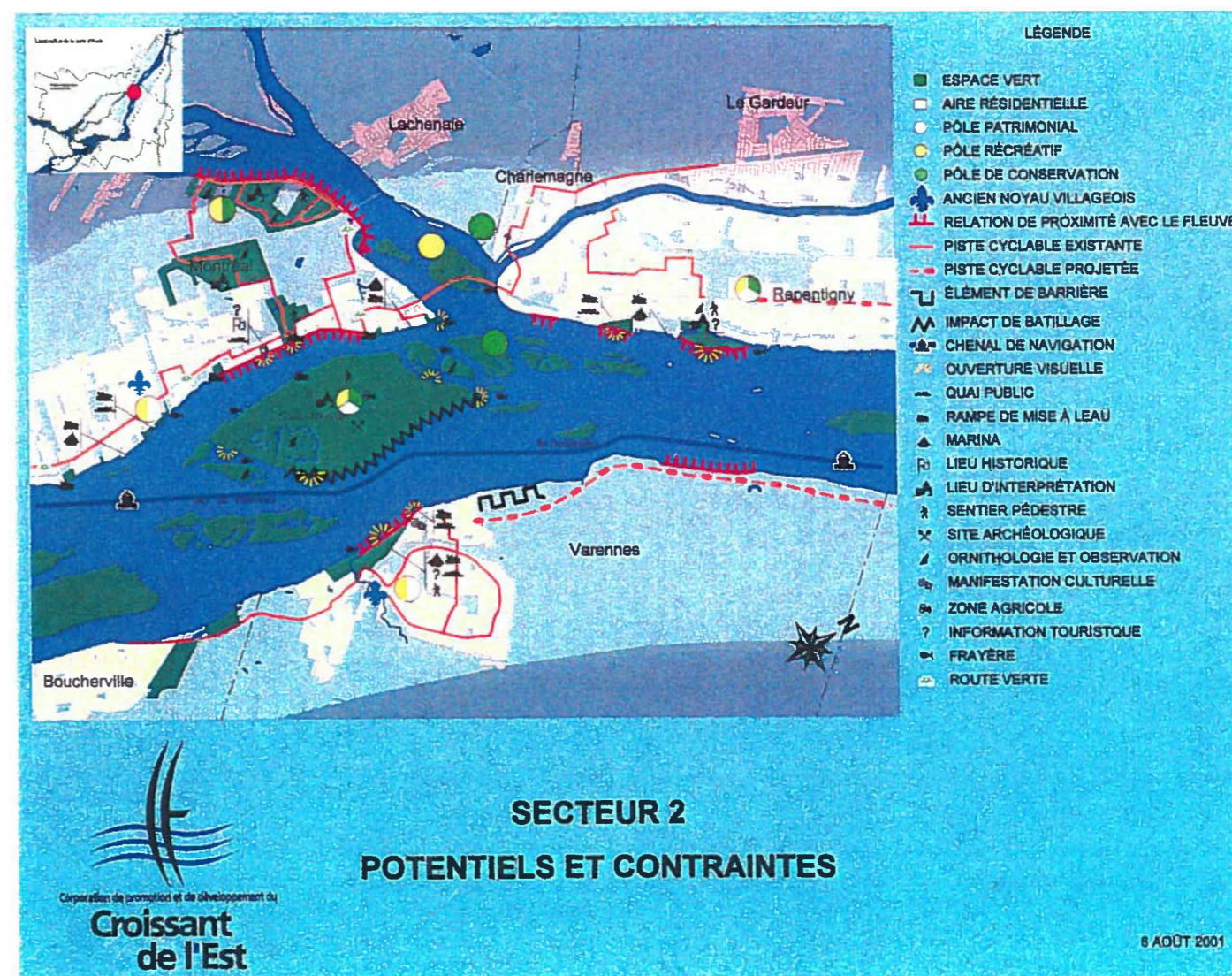
Le réseau de pistes cyclables varie d'une zone à l'autre. L'île de Montréal possède un circuit complet qui relie les principaux pôles d'activités. Un effort au niveau de la signalisation doit être fait pour mieux orienter les cyclistes vers les points d'intérêts associés au fleuve, au patrimoine et à l'histoire.

La rive nord du territoire présente une problématique particulière : le réseau cyclable local se déploie en périphérie des grands parcs urbains. Par conséquent, les liens avec le fleuve et les équipements riverains sont plus difficiles d'accès et ils briment la mise en réseau au niveau régional.

La rive sud, quant à elle possède un réseau à demi achevé. La partie ouest du réseau cyclable régional est complétée jusqu'à Varennes (parc de la Commune et promenade Youville). Le tronçon est resté à être réalisé pour compléter un véritable parcours cyclable régional sur la rive sud.

Équipements nautiques

Le secteur est très bien desservi en terme d'infrastructures nautiques. Elles sont réparties uniformément. La présence d'un quai dans deux des parcs fenêtres constitue un atout essentiel à la mise en réseau via le fleuve. On dénombre quatre marinas, plusieurs rampes de mise à l'eau et quai public. Il y aurait lieu d'améliorer l'état physique de certaines marinas. Ces lieux sont peu esthétiques, pour ne pas dire rébarbatifs. Ils répondent uniquement à des impératifs mécaniques et ils laissent peu de place à la découverte et l'observation.



Secteur 3 – Les îles-de-Boucherville

Localisation

Le secteur d'intervention se localise dans la partie est du territoire. Il regroupe les municipalités suivantes : Boucherville et Montréal, arrondissement Mercier.

Profil démographique

Municipalité	Population
Boucherville	37 500
Montréal-Est	3 400
Montréal (Mercier)	80 000
Total	120 900

Problématiques et enjeux

Parcs et espaces verts

Les espaces verts structurent le secteur et sont l'assise du phénomène de réappropriation du fleuve par les résidents. La Promenade Bellerive et le parc provincial des îles-de-Boucherville contribuent à la découverte et à l'interprétation du Saint-Laurent tout comme le parc des Frayères de la Rivière-aux-Pins qui est un lieu contemplatif du fleuve et des archipels de Varennes. Les Grandes Battures Thailhandier représentent un environnement naturel de qualité qui regorge d'une faune et d'une flore diversifiées.

La Promenade Bellerive, par son rôle de catalyseur auprès de la population fait partie du réseau des parcs fenêtres du Croissant de l'Est. Non seulement représente-t-elle est une vitrine exceptionnelle sur le fleuve, mais elle est également un point de ralliement et d'animation. De plus, la Promenade Bellerive s'inscrit dans la volonté de la ville de Montréal à se réapproprier le fleuve à travers le projet du Montréal Bleu.

Analyse des paysages

Les ouvertures visuelles et la relation de proximité avec le fleuve sur l'île de Montréal sont très restreintes. Seuls les espaces verts permettent des échanges entre le fleuve et les usagers. La barrière physique que constitue le port de Montréal et ses infrastructures laisse entrevoir à quelques endroits la présence du fleuve. Malgré un environnement industriel, des initiatives municipales comme le parc de l'Hôtel de ville de Montréal-Est permettent des aménagements harmonieux. Ils offrent l'opportunité d'observer les navires commerciaux à très courte distance dans un décor convivial et tranquille. La rive sud bénéficie d'une longue bande riveraine qui permet d'admirer le fleuve et l'archipel des îles-de-Boucherville.

Îles et archipel

Les îles-de-Boucherville constituent une destination régionale pour l'observation de la faune et de la flore. Situées dans un cadre enchanteur, elles permettent la découverte de la nature et la pratique d'activités de plein air. La cohabitation entre les activités qui s'y déroulent tant sur l'eau que sur la terre

n'est pas toujours harmonieuse ni souhaitable (bateaux de plaisanciers, embarcations légères, zones agricoles, etc.). La volonté de la SÉPAQ d'assurer un environnement de qualité est un gage de succès.

Notion de patrimoine

La bande portuaire sur l'île de Montréal est l'occasion d'admirer le patrimoine industriel associé à un type particulier d'activité. La vision qu'offrent les installations portuaires à partir de la terre ferme confère au site un aspect vétuste. Mais lorsqu'elle est abordée à partir du fleuve, les gens perçoivent les infrastructures portuaires dans toute sa complexité et sa splendeur. De plus, la découverte nocturne des équipements du port offre une vision unique et grandiose, surtout avec l'illumination de la machinerie, des silos, des hangars et des bateaux.

Le vieux Boucherville est un milieu exceptionnel. On retrouve les traces du régime seigneurial, une concentration de bâtiments vernaculaires et institutionnels dans un état de conservation irréprochable au sein d'un arrondissement qui a maintenu toute l'atmosphère d'antan. Suite à un développement anarchique autour du patrimoine, la population résidente craint un envahissement de leur milieu de vie. Cette dynamique rend plus difficile la mise en valeur et l'interprétation du milieu.

Activités culturelles

Le principal endroit où se tiennent les activités culturelles et sociales dans le secteur est à la Promenade Bellerive. L'implication de la Société d'animation de la Promenade Bellerive génère une synergie et un rayonnement qui dépassent le cadre de la promenade et elle contribue énormément à rendre l'endroit divertissant.

L'appropriation du parc et des berges a permis de créer un environnement propice à l'épanouissement à travers des activités sociales et culturelles. L'ajout d'une scène sur les berges va contribuer à accroître le rôle catalyseur du parc, le tout ayant comme toile de fond le fleuve et ses paysages.

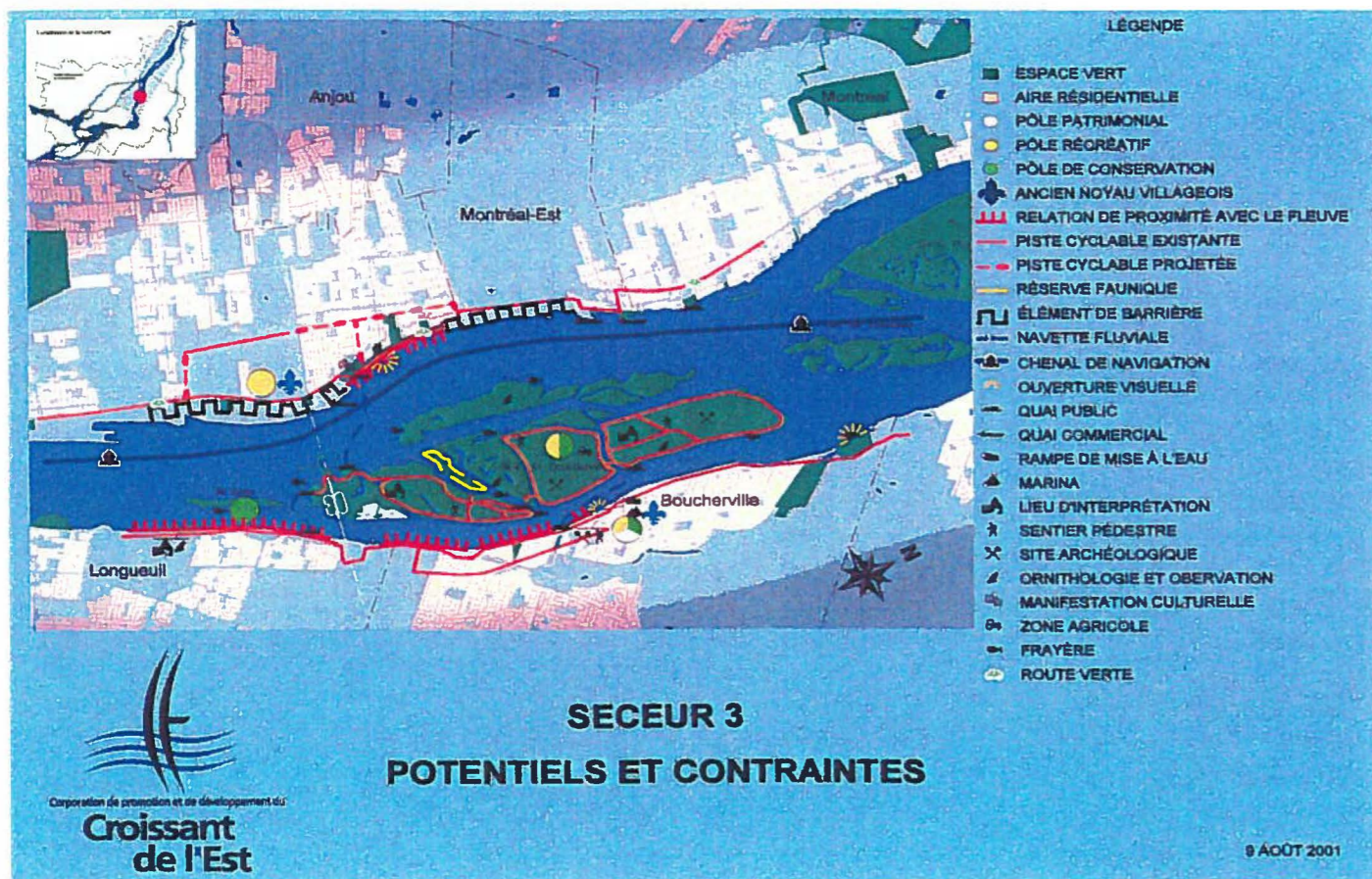
Réseau cyclable

Le réseau cyclable régional dans cette section du territoire est complet, articulé et rejoint l'ensemble des pôles d'activités. La présence de navettes fluviales pour traverser les cyclistes confirme le degré d'avancement des circuits cyclables. Cependant, les infrastructures industrielles et le camionnage sur la rue Notre-Dame provoquent des conflits avec la piste cyclable et certains tronçons se situent dans des environnements austères.

Équipements nautiques

Les quais commerciaux et les équipements portuaires qui y sont associés constituent les éléments les plus significatifs de l'île de Montréal dans cette portion du territoire. Le quai de la Promenade Bellerive est le point d'enclavage majeur pour les activités de plaisances du secteur au niveau de l'île de Montréal. C'est l'unique lieu de transit entre l'île de Montréal et la rive sud, en excluant les bateaux passeurs présents dans le Vieux-Port de Montréal.

Les îles-de-Boucherville possèdent plusieurs quais, mais l'articulation entre ces diverses entrées au site pose des problèmes de logistique aux gestionnaires. La marina de Boucherville se localise au cœur de l'ancien noyau villageois, jouissant d'un positionnement stratégique dans un magnifique décor d'époque. Cependant, elle a atteint sa capacité maximale et la problématique liée aux aires de stationnement demeure un obstacle très contraignant.



Profil démographique

Municipalité	Population
Longueuil	128 000
Montréal	139 400
(Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve)	
Total	267 400

Problématiques et enjeux

Parcs et espaces verts

Les espaces verts à Longueuil sont le parc Marie-Victorin, la Promenade René-Lévesque et le parc de la Pointe de la Voie Maritime. Tous ces parcs permettent un contact avec le fleuve et des vues surprenantes de l'île de Montréal.

À Montréal, le parc Champêtre et le parc Morgan s'inscrivent dans l'axe de développement de l'ancienne ville de Maisonneuve. Le parc Champêtre est un lieu très achalandé. La contrainte majeure de cet espace réside dans la difficulté d'y accéder. La mise en valeur de ces espaces verts et la perspective de pouvoir y observer le fleuve à partir d'un belvédère constituent un atout important dans un secteur où l'industrie est maître. La modernisation de la rue Notre-Dame doit permettre de relier le parc Champêtre et le parc Morgan. Cette intervention va permettre de retrouver l'axe de développement du quartier Hochelaga-Maisonneuve et de créer un véritable lien entre le pôle d'activité qui gravite autour du marché Maisonneuve et le parc Champêtre.

Le secteur adjacent à la rue Notre-Dame et au pont Jacques-Cartier, le parc Bellerive, renferme également un potentiel intéressant. Il s'agit d'une vitrine sur le fleuve et les îles de l'Expo. Le cadre d'intervention est particulier (pont Jacques-Cartier, la maison du Gouverneur et la Prison au pied du Courant) et mérite une attention particulière.

Analyse des paysages

Dans ce secteur d'intervention, deux paysages distincts s'opposent. Le parc Marie-Victorin et la Promenade René-Lévesque offrent une vitrine et des panoramas très intéressants sur le fleuve, les éléments significatifs et repèrent du paysage montréalais. À l'inverse, la rue Notre-Dame à Montréal ne permet pas d'admirer le fleuve. Les installations portuaires forment une barrière physique dense et très étanche. Elles sont des obstacles majeurs et inamovibles dans un éventuel phénomène de réappropriation.

Îles et archipel

Les îles de l'Expo dont particulièrement l'île Sainte-Hélène, constituent la limite ouest du territoire avec le pont Jacques-Cartier. Elles renferment une vaste gamme d'équipements et d'infrastructures récréatives et patrimoniales dont la vocation et l'attraction dépasse largement le cadre régional.

Secteur 4 – Les îles de l'Expo

Localisation

Le secteur d'intervention se localise dans la partie ouest du territoire. Cette zone d'intervention s'inscrit dans une dynamique métropolitaine grâce à la proximité du centre-ville de Montréal et aux équipements suprarégionaux (Vieux-Montréal et Vieux-Port). Le secteur regroupe les municipalités suivantes : Longueuil et Montréal (Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve).

Notion de patrimoine

Le patrimoine présent à Longueuil se concentre dans l'ancien noyau villageois. Il est bien conservé et sert de levier pour créer une ambiance et un climat propices aux activités ludiques et de restauration. La présence de la route 132 entre le fleuve, le parc Marie-Victorin, la Promenade René-Lévesque et le Vieux-Longueuil représente une limite physique et morphologique considérable qui nuit à la mise en réseau des espaces verts avec le pôle commercial, et ce, malgré la présence de passerelles disposées à un rythme constant.

Les îles de l'Expo renferment plusieurs sites d'activités structurés et animés liés au patrimoine, à l'archéologie et à notre histoire. Au niveau de l'île de Montréal, le patrimoine industriel est un élément à mettre en valeur et plus particulièrement le soir avec l'illumination de la machinerie et des bâtiments.

Activités culturelles

Les activités culturelles se déroulent principalement au centre-ville, dans le Vieux-Montréal et sur les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène. L'implication d'organismes communautaires et touristiques dans Hochelaga-Maisonneuve crée une dynamique qui favorise la découverte et l'histoire du quartier. Enfin, le réaménagement du parc Champêtre et de la caserne de pompier adjacente ainsi que la mise en réseau dans l'axe de développement d'Hochelaga-Maisonneuve va engendrer une dynamique de réappropriation du fleuve à partir de l'ancien noyau urbain.

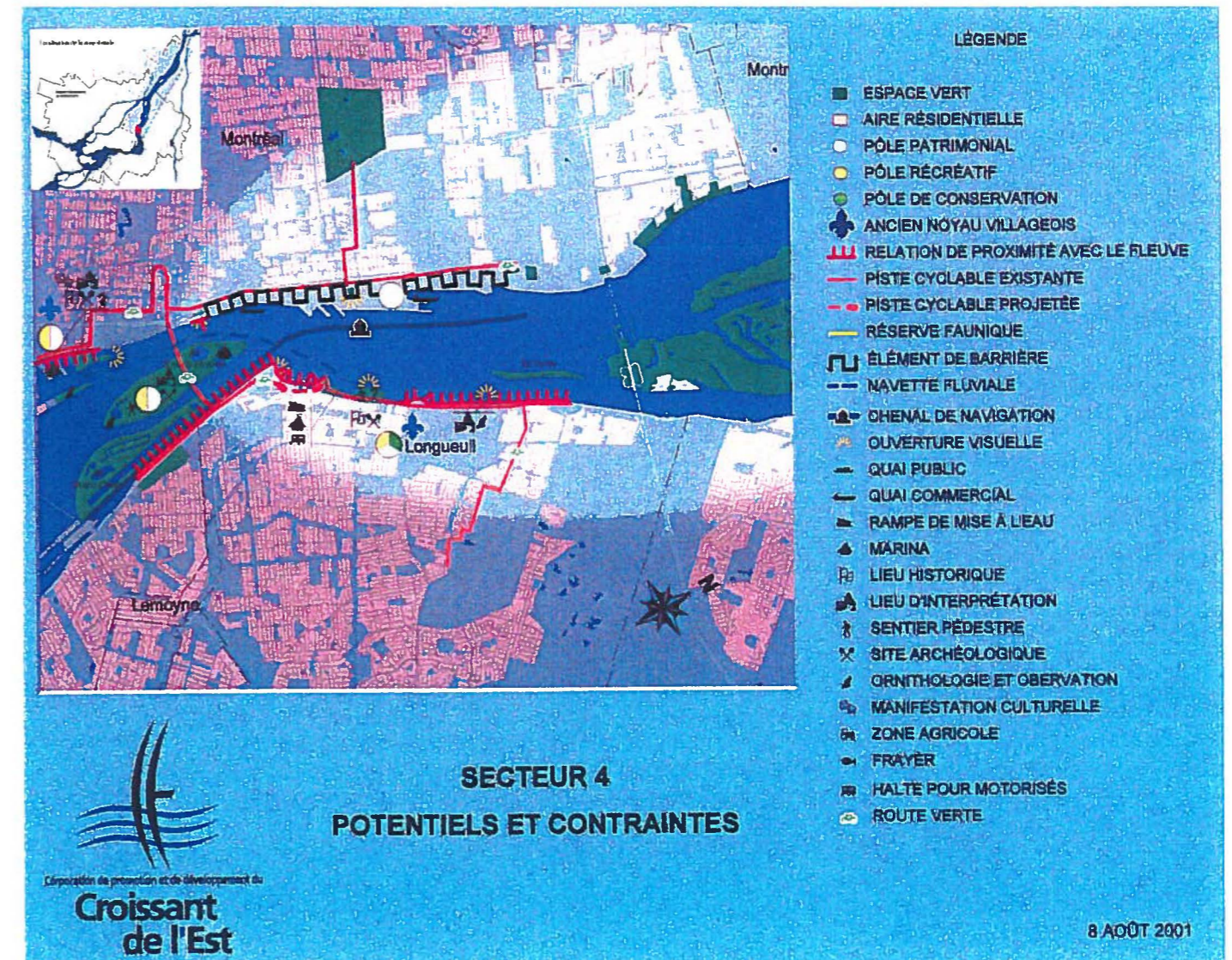
Réseau cyclable

Tout comme le secteur des îles-de-Boucherville, ce territoire possède un réseau cyclable complet et articulé tant au niveau métropolitain, régional que national avec la Route verte. La particularité du réseau sur la rive sud réside dans la proximité des pistes avec le fleuve Saint-Laurent.

Sur l'île de Montréal, le tracé permet d'accéder aux équipements majeurs de la ville de Montréal (Vieux-Montréal, le Parc Olympique, etc.). Le réaménagement de la rue Notre-Dame inclut le maintien de la piste cyclable et son intégration harmonieuse dans le paysage industriel.

Équipements nautiques

Les activités nautiques dans cette portion de territoire sont très importantes. Les opérations portuaires et les nombreux quais commerciaux s'approprient une part importante de la zone navale. La présence de marinas bien organisées et d'envergure à Longueuil, à l'île Sainte-Hélène et dans le Vieux-Port témoigne de la volonté de s'approprier le fleuve.



ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Les orientations générales qui régissent le cadre d'aménagement reposent sur cinq grandes thématiques.

Protection des milieux naturels et patrimoniaux

Développer la connaissance du milieu soit par la recherche scientifique, archéologique et la mise en œuvre de mesures ponctuelles de protection de la faune, de la flore, des paysages et des éléments patrimoniaux et culturels.

Mise en valeur et animation du patrimoine culturel

Valoriser les traditions, les modes de vie passés ou actuels, les savoir-faire locaux, les éléments patrimoniaux. Ces actions passent à travers des musées, des maisons historiques, des parcs, des expositions, de l'animation, l'organisation de fêtes, d'activités artistiques (musicales, théâtrales, etc.) et de soutien aux organisations locales.

Développement économique et social

Appuyer les initiatives, les activités récréotouristiques, les activités artisanales, les produits locaux à travers le label distinctif du Croissant de l'Est. Le développement s'inscrit dans les efforts de revitalisation commerciale des secteurs d'activités liés aux parcs ainsi que la création de nouvelles entreprises mettant en valeur le territoire du Croissant de l'Est, tout en appuyant celles déjà existantes.

Accueil et information du public

Rendre l'information disponible au public via un réseau de " Maisons " du Parc, de centres d'information et par Internet. L'accueil et l'information du public favorisent la mise en place d'activités de découverte des milieux et d'activités récréotouristiques.

Innovation et expérimentation

Laisser une place prépondérante à la recherche de nouvelles procédures ou méthodes d'action pour réaliser la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent, de ses îles et de ses berges dans une optique de réappropriation par les résidents.

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

L'admissibilité des projets d'aménagement dans une perspective de réappropriation du territoire du Croissant de l'Est passe par une série de critères d'aménagement liés à cinq thèmes d'intervention

Accessibilité

Les projets et les aménagements proposés doivent :

- ◆ Contribuer à produire un phénomène de réappropriations de la population envers le fleuve, les berges ou les îles ;
- ◆ Mettre en valeur les ouvertures visuelles sur le fleuve ;
- ◆ Être accessible par le plus de modes de transport possible (vélo, transport en commun, voiture, en bateau).

Protection et conservation

Les projets et les aménagements proposés doivent :

- ◆ Consolider, réhabiliter et préserver les habitats naturels à proximité des lieux d'intervention;
- ◆ Éviter de déstructurer la faune et la flore;
- ◆ Maintenir une diversité d'espèces tant animales que végétales.

Mise en valeur du territoire

Les projets et les aménagements proposés doivent :

- ◆ Créer des liens entre les divers pôles d'attraction et d'activités du territoire;
- ◆ Permettre la découverte, l'interprétation et la sauvegarde du patrimoine (vernaculaire, institutionnel, industriel et naturel);
- ◆ Bonifier l'offre des produits mis en marché.

Rayonnement

Les projets et les aménagements proposés doivent :

- ◆ Répondre à une volonté de pérennité;
- ◆ Produire une synergie et des interactions avec le milieu.

Complémentarité et consolidation

Les projets et les aménagements proposés doivent :

- ◆ Reposer sur l'adhésion, la prise en charge, la contribution et l'implication du milieu;
- ◆ Tenir compte des équipements et des infrastructures existants avant d'intervenir sur un secteur;
- ◆ Tenir compte des populations résidentes en place et de leurs préoccupations.

AXES DE DÉVELOPPEMENT

Les ressources présentes sur le territoire du Croissant de l'Est gravitent autour des trois grandes thématiques : le patrimoine, le produit cyclable et la découverte du fleuve. Le plan directeur mise sur ces éléments comme une assise et un levier dans sa démarche d'aménagement.

Découverte du fleuve en rive (réseau cyclable)

La présence d'infrastructures cyclables sur l'ensemble du territoire offre l'opportunité de découvrir les environnements empreints de nostalgie et d'histoire. Les paysages évoluent et se métamorphosent dans un décor qui s'articule autour du fleuve Saint-Laurent

Mise en valeur patrimoniale

Le volet patrimonial regroupe quatre types d'éléments qui octroient une plus-value à leur environnement. Bien que certains ensembles patrimoniaux soient dans un état de conservation peu enviable, ils demeurent porteurs d'un potentiel de mise en valeur et de restauration qui, une fois à terme devraient être un atout pour l'ensemble du territoire.

Découverte et liens fluviaux

La découverte du fleuve par le biais de croisières ou de navettes constitue une expérience en soi. La perception de l'environnement tant naturel que bâti des divers sites qui composent le territoire à partir du fleuve Saint-Laurent est unique et sans commune mesure avec celle perçue à partir de la terre ferme.

VOCATIONS DOMINANTES DES PÔLES D'ACTIVITÉS

Vocations dominantes

Les vocations s'inspirent des éléments constitutifs et de la localisation des pôles d'activités. L'attribution de vocations dominantes assure une desserte adéquate, tout en permettant d'éviter les dédoublements dans certains tronçons du territoire. Quatre types de vocations caractérisent les sites d'intervention

Destination île

La destination dans le cadre du plan directeur d'aménagement représente une île sur laquelle se déploie une série d'activités liées aux trois axes de développement. La destination constitue une zone d'intérêt particulière qui permet de s'approprier le fleuve et d'en découvrir de nouvelles facettes.

Parc fenêtre

La notion de parc fenêtre réfère à un espace vert structurant, attractif, d'envergure régionale. Les aménagements présents dans les parcs fenêtres favorisent la découverte et l'appropriation du fleuve. Les ouvertures visuelles permettent des panoramas sur le fleuve et les archipels.

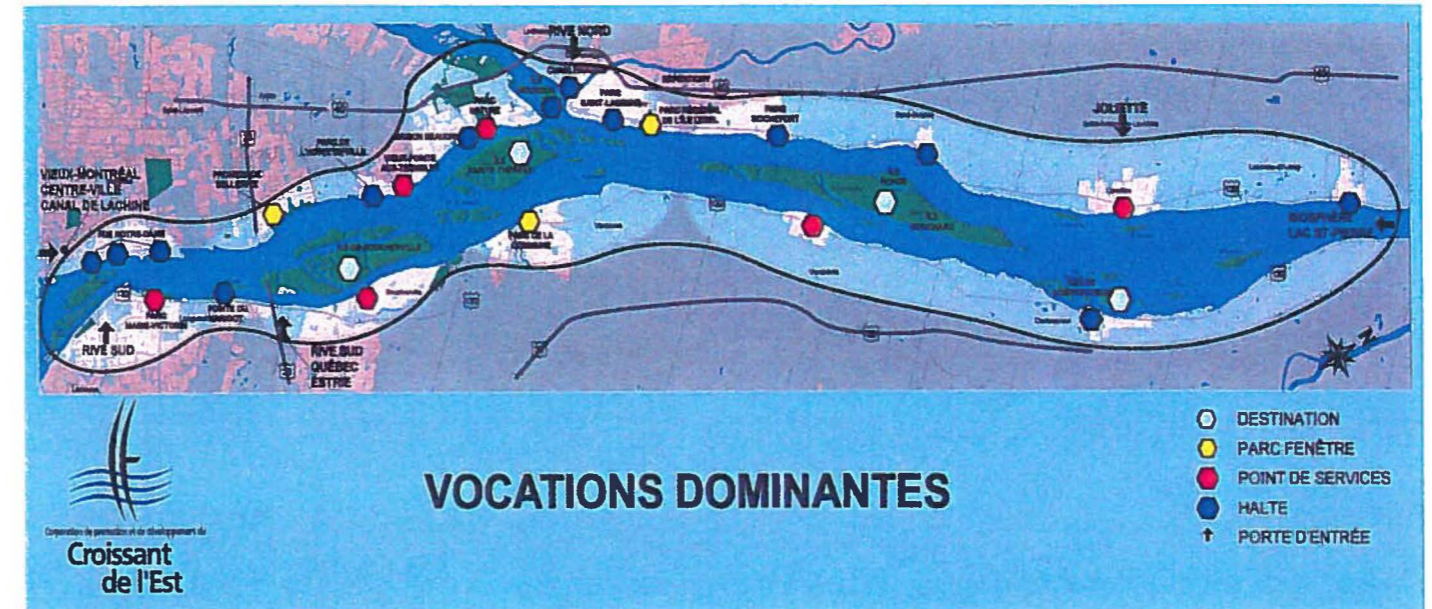
La présence d'un quai est un élément essentiel pour permettre la mise en réseau avec les autres pôles d'activités. La présence de facilités telles : un chalet d'accueil, de l'animation, de l'information et une aire de stationnement substantielle constituent des atouts importants pour diriger les usagers vers les activités présentes sur le territoire du Croissant de l'Est. La présence d'un parc fenêtre doit être perçue comme une opportunité pour les commerçants et avoir un effet d'entraînement sur l'armature commerciale à proximité.

Point de services

Les points de services constituent des jonctions à l'intérieur d'un circuit. Ils offrent des structures pour accueillir les usagers et ils permettent de consommer des services. Ces lieux doivent offrir une vitrine sur le fleuve et favoriser les liens entre l'eau et les services. La présence d'infrastructures nautiques (quai, rampe de mise à l'eau) constitue un atout.

Halte

Le concept de halte renvoie à une pause dans un itinéraire. C'est un lieu qui permet l'observation, la contemplation, l'interprétation et la découverte d'un milieu particulier dont la spécificité mérite qu'on s'y attarde.



VOCATIONS DOMINANTES

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

DÉCOUVERTE DU FLEUVE EN RIVE (RÉSEAU CYCLABLE)

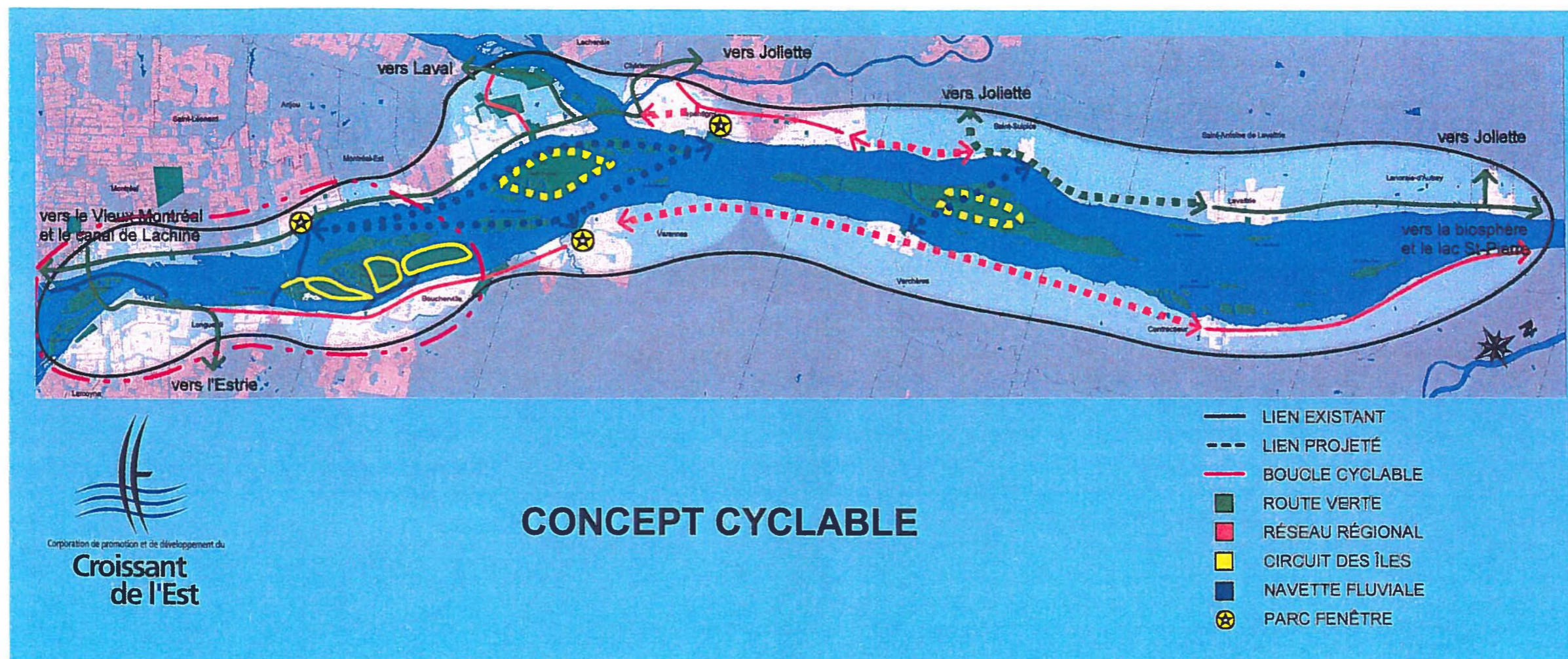
Contexte d'intervention

Le vélo est retenu par le Croissant comme moyen terrestre privilégié pour permettre la découverte du fleuve et de son environnement exceptionnel. Le plan propose donc l'aménagement de pistes cyclables tout le long de la route 132 pour la rive Sud, de la rue Notre-Dame à Montréal, et de la route 138 sur la rive Nord.

Les réseaux cyclables présents sur le territoire se divisent en trois grandes catégories : la Route verte (réseau panquébécois), les tracés régionaux et le réseau sur les îles qui permettent de découvrir des environnements distinctifs sur le territoire par le biais de navettes fluviales.

Les tronçons incomplets et les liens inter rives doivent être complétés pour s'assurer d'un parcours continu. Les parcs fenêtres jouent le rôle de relais dans la partie ouest et centrale du territoire. Les municipalités de Verchères et Saint-Sulpice, quant à elles, jouent ce rôle pour l'est du territoire.

L'existence d'une boucle cyclable complète, articulée et utilisée dans la partie ouest (entre le Vieux-Montréal, la Promenade Bellerive, les îles-de-Boucherville et Longueuil) constitue un modèle de mise en réseau efficace et souhaitable pour l'ensemble du milieu d'intervention. La présence des navettes fluviales qui relient les deux rives facilite les déplacements et procure une expérience particulière, en plus de la découverte à vélo.



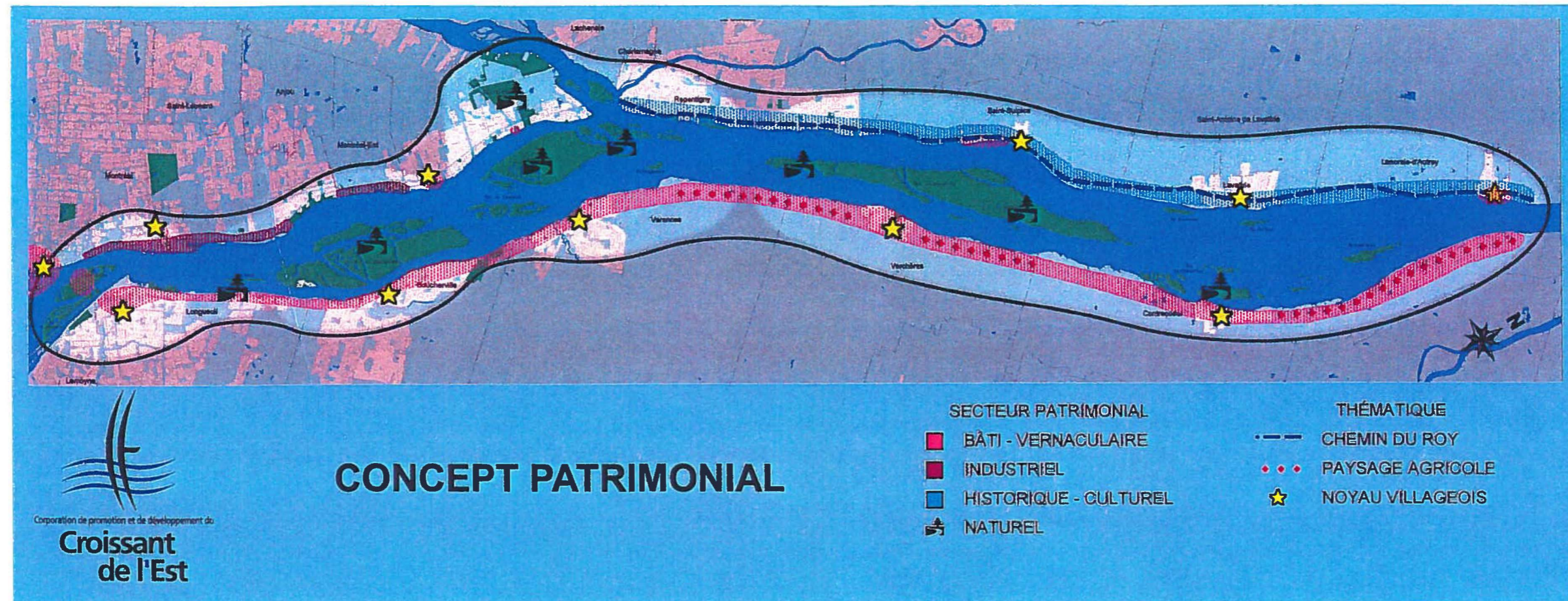
Principes d'aménagement

- ◆ Compléter le réseau cyclable sur l'ensemble du territoire;
- ◆ Développer des liens inter rives;
- ◆ Créer des boucles cyclables à l'intérieur du territoire;
- ◆ Valoriser les ouvertures visuelles sur le fleuve;
- ◆ Intégrer les réseaux locaux pour faciliter la découverte;
- ◆ Exploiter les parcs fenêtres comme lieux de ralliement;
- ◆ Diffuser l'information sur le territoire à partir des parcs fenêtres.

Thématiques cyclables

Les réseaux cyclables offrent l'opportunité de découvrir une panoplie de sites d'intérêt, dont les spécificité varient. Des regroupements selon des thématiques doivent être mis en place pour rejoindre le plus grand nombre d'utilisateurs.

- ◆ *Circuit des Îles* qui met en valeur la faune, la flore et l'histoire des diverses îles du territoire;
- ◆ *Circuit Nature* qui présente plusieurs aspects de la nature et des paysages du Croissant de l'Est;
- ◆ *Circuit agricole* qui retrace les diverses phases et périodes ainsi que les vestiges;
- ◆ *Circuit des artisans*, retrace sur le territoire certains modes de fabrication et de conception d'objets divers.



MISE EN VALEUR PATRIMONIALE

Contexte d'intervention

Longtemps seule voie de communication, le fleuve Saint-Laurent a été à l'origine du développement économique et social des communautés riveraines. La riche histoire de cette période a laissé de nombreuses traces et des vestiges patrimoniaux que le Croissant veut contribuer à mettre en valeur grâce à des aménagements de qualité, à une mise en réseau des différents produits, ainsi qu'à une mise en marché efficace de ces attraits. Le fleuve Saint-Laurent étant en soi un élément patrimonial important au Québec, il est important de développer des activités qui permettent d'animer ce patrimoine naturel, historique et culturel afin de mieux le faire connaître. Au plan de l'accessibilité, une série de parcs et sites en rive doivent être développés et aménagés de façon à permettre l'observation et l'interprétation du fleuve de ses îles et de ses rives et, aussi souvent que possible d'offrir un contact direct avec l'eau.

Principes d'aménagement

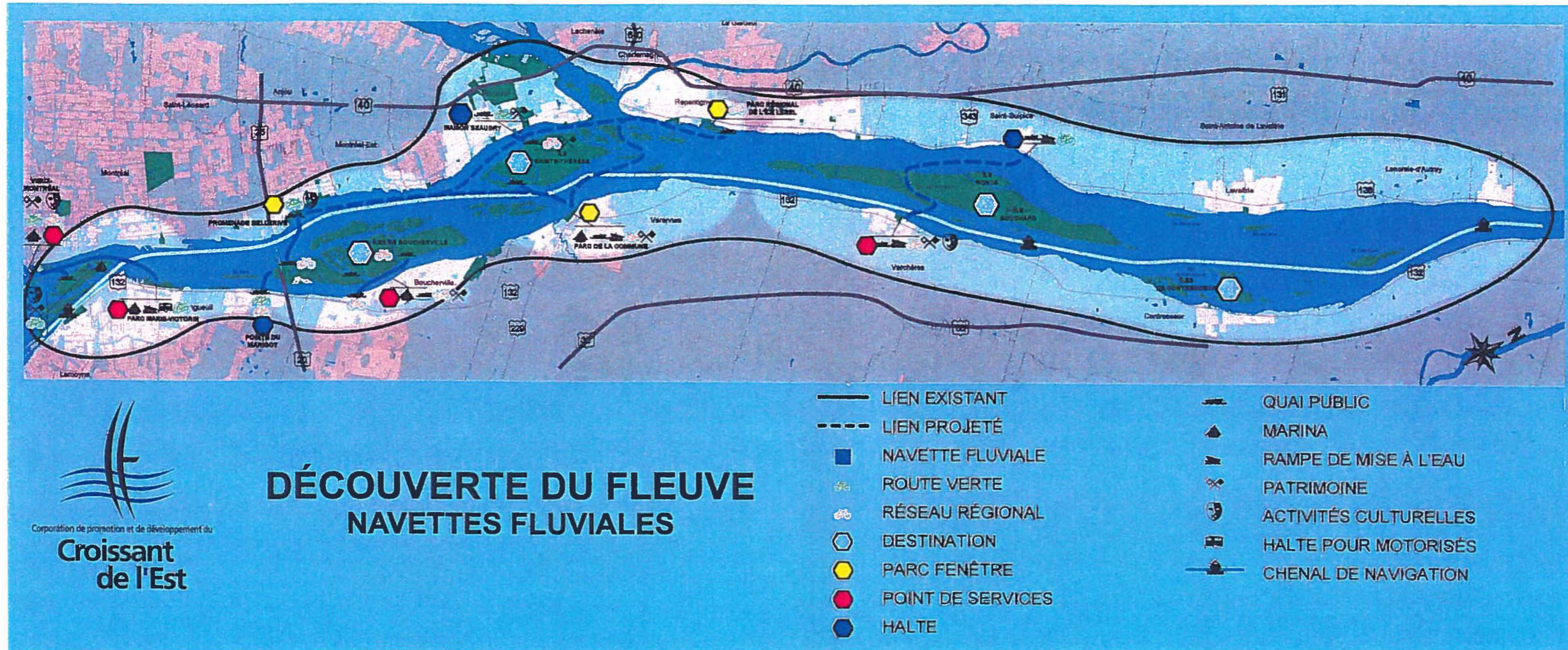
- ◆ Favoriser la découverte des noyaux villageois ;
- ◆ Améliorer la connaissance archéologique et historique du territoire ;
- ◆ Favoriser des mesures de protection et de réhabilitation du patrimoine bâti ;
- ◆ Mettre en valeur le patrimoine vernaculaire de la rive sud ;

- ◆ Développer la thématique du Chemin du Roy sur la rive nord ;
- ◆ Mettre en valeur le patrimoine industriel à partir du fleuve ;
- ◆ Créer des haltes entre les pôles d'activités pour découvrir les paysages bucoliques et le fleuve.

Thématiques Patrimoniales

La mise en place de thématiques axées sur l'histoire et le patrimoine vise à faire connaître l'histoire et le patrimoine associés à différentes époques du territoire. Pour ce faire, le plan directeur prévoit développer et jumeler les divers pôles d'activités et les municipalités à l'intérieur de circuits.

- ◆ *Circuit des Clochers* qui met en valeur les églises et les lieux de culte du territoire;
- ◆ *Circuit des Maisons historiques* retrace les sites et les bâtiments qui, à un moment, ont été les témoins des événements marquants de notre histoire;
- ◆ *Circuit des Personnages célèbres* retrace les faits notoires et la vie des personnalités qui ont marqué l'histoire du territoire.



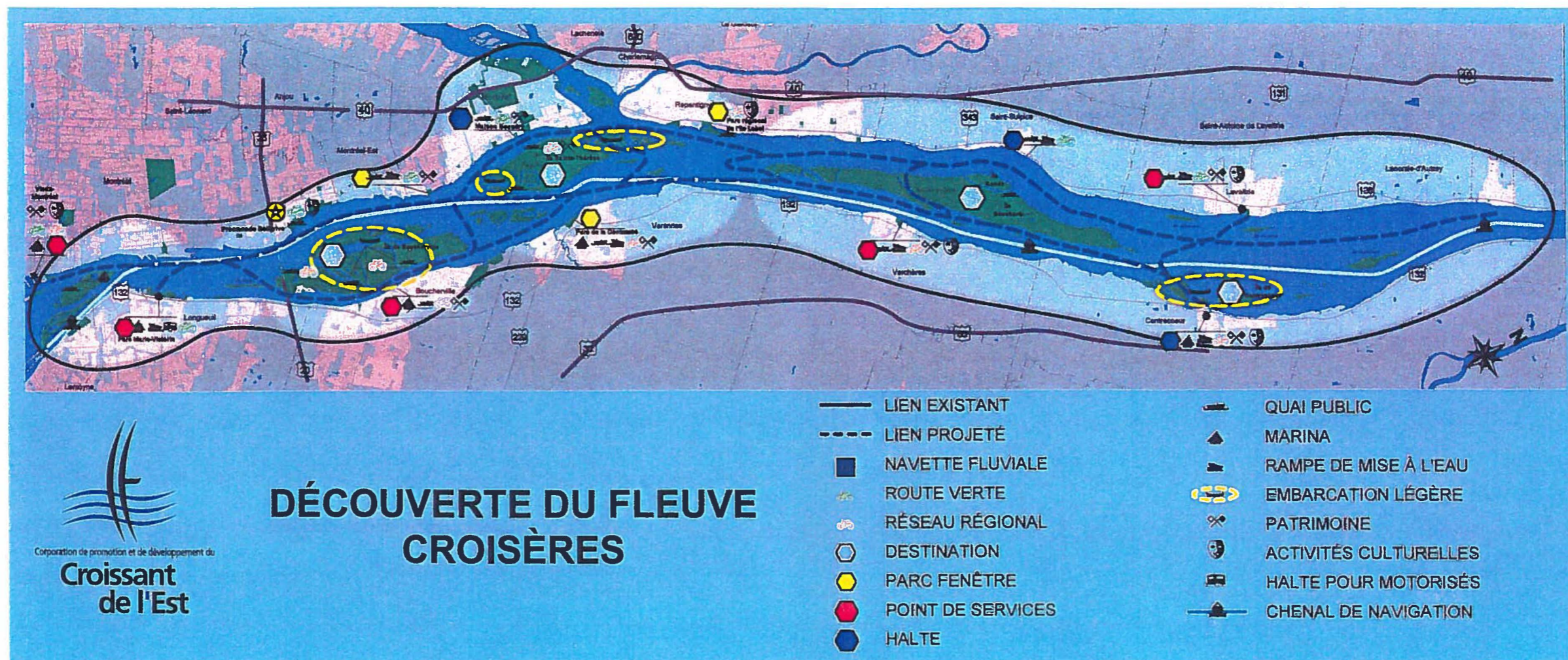
DÉCOUVERTE ET LIENS FLUVIAUX

Contexte d'intervention

Le fleuve Saint-Laurent étant avant tout un cours d'eau, il est prioritaire de lui redonner sa vocation fluviale par des circuits thématiques utilisant des navettes et des bateaux de croisière. Le plan directeur propose donc des aménagements spécifiques pour permettre ce genre de développement, tout en privilégiant la mise en place et l'amélioration de ressources collectives plutôt qu'individuelles. De plus, le plan prévoit le réaménagement des quais afin de leur redonner leur rôle de lien direct entre le fleuve et les noyaux villageois. Les marinas doivent aussi être repensées afin de les rendre plus attrayantes, plus accessibles par voie terrestre et, surtout, pour en faire un lieu où les visiteurs auront plaisir à admirer les bateaux.

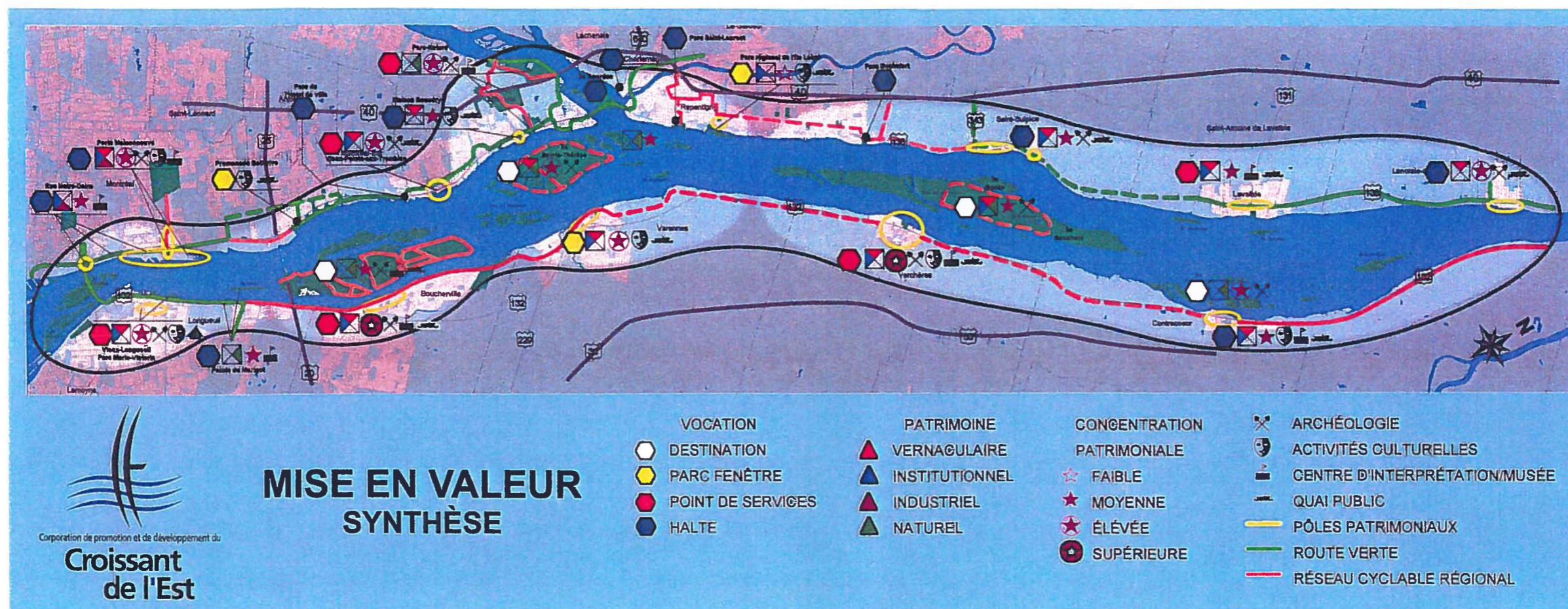
Rôle du quai

Le quai et son environnement immédiat jouent un rôle particulier et de premier ordre dans le concept de mise en valeur du territoire du Croissant de l'Est. Il est le lieu de contact privilégié avec le fleuve. La réappropriation des berges, des îles et du fleuve passe inévitablement par ce lieu. À l'instar des marchés publics à une certaine époque, le quai doit jouer un rôle de rassemblement. Il doit être attractif et polarisant pour la population. Il est l'assise et le premier point de contact entre le fleuve, les résidents et les pôles d'activités adjacents.



Principes d'aménagement

- ◆ Développer des liens inter rives ;
- ◆ Confirmer les quais comme le point d'enclavage privilégié pour la découverte du fleuve et la mise en réseau avec les autres lieux d'activités ;
- ◆ Créer des circuits thématiques à l'intérieur du territoire ;
- ◆ Utiliser les vocations dominantes des pôles d'activités pour créer de l'animation aux points de contact inter rives ;
- ◆ Utiliser le fleuve comme moyen de communication et de découverte ;
- ◆ Aménager les marinas comme des espaces publics qui dévoilent les bateaux à partir des rives ;
- ◆ Mettre à la disposition des plaisanciers des quais et des services de première ligne pour favoriser la découverte des noyaux villageois et des richesses en rive ;
- ◆ Favoriser la découverte du milieu à partir d'embarcations légères dans les zones fragiles ;
- ◆ Analyser la possibilité d'avoir des bateaux taxi pour faciliter le transit inter rives pour des petits groupes d'individus (1 à 5 personnes).



SYNTHÈSE DES PÔLES D'ACTIVITÉS

Cette section traite des interventions et des aménagements nécessaires pour réaliser une mise en valeur complète et intégrée du territoire du Croissant de l'Est. Elle identifie les éléments significatifs de chacun des points de contacts majeurs avec le fleuve Saint-Laurent, en se basant sur un relevé exhaustif des potentiels et contraintes de chacune des municipalités. Les interventions proposées réfèrent aux trois axes de développement prioritaire du Croissant.

DESTINATION ÎLE

Îles-de-Boucherville

Les îles-de-Boucherville font partie du réseau des parcs d'état du Québec. Sa localisation à quelques minutes du centre-ville de Montréal en fait un point de ralliement pour les amateurs de plein air. Formé de cinq îles, le parc offre en outre l'opportunité au visiteur d'observer la sauvagine, des écosystèmes en milieu humide et des aires de nidification. La possibilité de découvrir cet environnement en embarcation légère constitue une autre expérience de dépaysement.

Île Sainte-Thérèse

L'île Sainte-Thérèse doit jouer un rôle de pivot dans la mise en valeur du territoire. Sa localisation stratégique au cœur du Croissant de l'Est en fait un nœud dans le concept de mise en valeur du territoire. Le projet d'aménagement de l'île Sainte-Thérèse vise à animer et faire découvrir ce milieu exceptionnel au grand public. Le volet récréatif va permettre aux usagers de circuler à l'intérieur de sentiers thématiques et de contempler les divers aspects de l'île : le patrimoine, l'archéologie, la faune, la flore et la navigation fluviale.

Îles de Verchères (Bouchard, Ronde)

Cet archipel se doit d'être développé. Il renferme un potentiel indéniable. La présence d'activités uniques dans la région de montréalaise comme le vignoble, la salle de spectacle sur de l'île Ronde, le hameau villageois, la héronnière et les zones de conservation de l'île Bouchard constituent des éléments à mettre en valeur.

Îles de Contrecoeur

Les îles de Contrecoeur possèdent le statut de réserve nationale. Leur configuration permet de circuler en embarcation légère et d'admirer la nature qui y croît. L'archipel permet également la pratique de sports nautiques tels la voile et le kayak de mer, à l'abri du chenal de navigation.

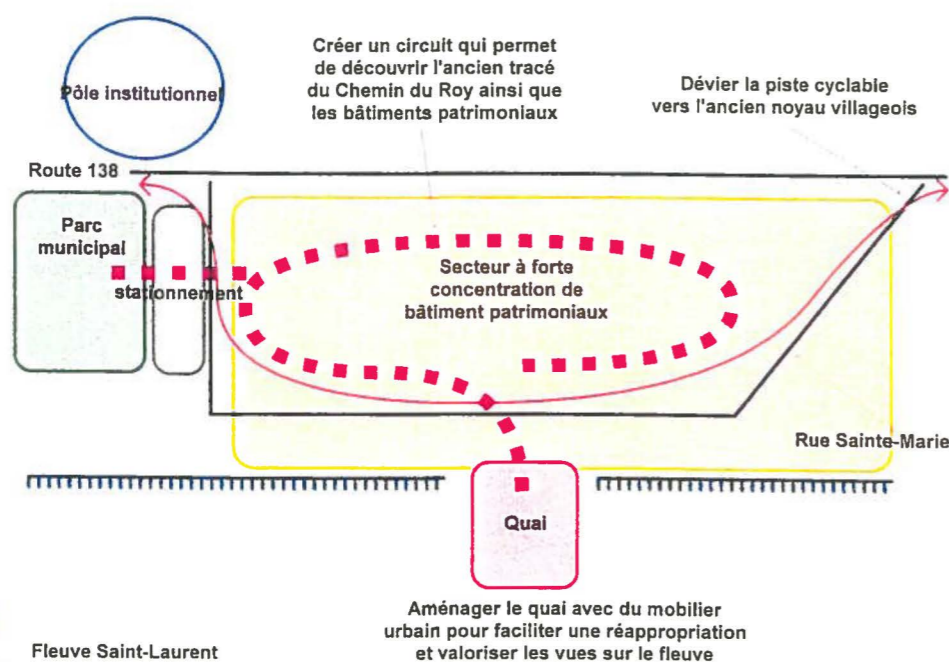
Municipalité de Lanoraie (halte)

La municipalité de Lanoraie renferme une concentration de bâtiments patrimoniaux très intéressante à proximité du fleuve, sur la rue Sainte-Marie. Les nombreux arbres matures créent un effet de voûte. La végétation et le cadre bâti s'harmonisent pour créer un milieu intime et invitant. Les interventions doivent permettre de découvrir et de mettre en valeur l'ancien noyau villageois, en plus d'offrir une ouverture visuelle sur le fleuve et les éléments significatifs du paysage. La configuration actuelle du quai, sous forme de jetée, ne permet pas aux bateaux de croisière d'accoster, ce qui rend la mise en réseau par voie navigable impossible actuellement.

Principales interventions :

- ◆ Dévier la piste cyclable vers l'ancien tracé du Chemin du Roy;
- ◆ Encourager les initiatives de restauration dans l'esprit des bâtiments;
- ◆ Créer un circuit d'interprétation à l'intérieur du noyau villageois;
- ◆ Aménager le quai avec du mobilier urbain pour favoriser la réappropriation.

Lanoraie



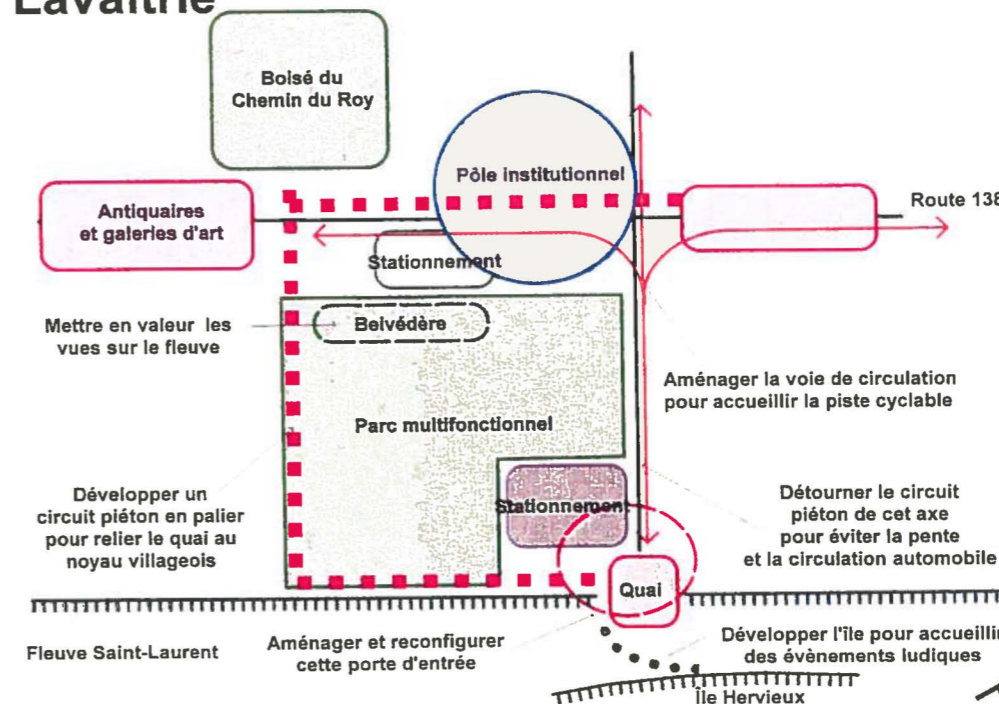
Municipalité de Lavaltrie (point de services)

La localisation de la ville de Lavaltrie, à la jonction des routes 138 et 131, en fait un point de services important. Il s'agit d'une porte d'entrée du territoire du Croissant de l'Est pour la rive nord. L'embryon de commerces cossus et les antiquaires constituent un filon intéressant à développer. Des interventions majeures et rapides sont nécessaires pour préserver le patrimoine dans le noyau villageois. Le plateau supérieur offre une vitrine sur le fleuve et sur le parc central. Une mise en réseau entre les éléments polarisants va faciliter la découverte du village et permettre une réappropriation de l'ensemble des pôles et ainsi créer une synergie entre les éléments.

Principales interventions

- ◆ Aménager et reconfigurer l'accès au quai;
- ◆ Créer un lien entre le noyau villageois, le boisé du Chemin du Roy et le quai par l'entremise du parc;
- ◆ Détourner la circulation piétonne à l'intérieur du parc en direction du cœur du village;
- ◆ Aménager une voie de circulation cyclable sécuritaire en direction du quai;
- ◆ Mettre en valeur les vues sur le fleuve à partir du plateau supérieur;
- ◆ Mettre en place un programme de sauvegarde du patrimoine ;
- ◆ Créer un aménagement convivial sur le quai à l'échelle humaine;
- ◆ Aménager des quais et offrir des services pour les plaisanciers.

Lavaltrie



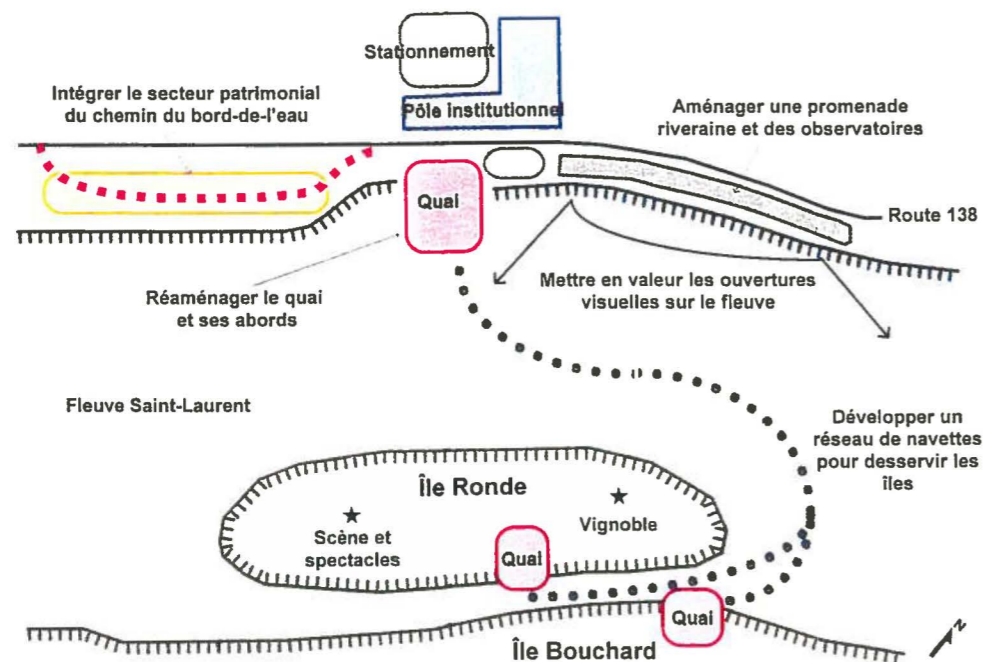
Municipalité de Saint-Sulpice (halte)

La proximité entre le pôle institutionnel et le fleuve constitue un élément unique sur le territoire. Le secteur d'intervention possède un dégagement visuel très important et la relation de proximité avec le fleuve est d'environ deux kilomètres. L'exiguïté entre la route 138, le cadre bâti et le fleuve constitue le principal frein au réaménagement de ce secteur. Il est essentiel de créer un aménagement qui valorise les vues sur le fleuve et ses îles. Cet aménagement devra augmenter le nombre d'espace vert au cœur du village et permettre de dynamiser ce milieu.

Principales interventions

- ◆ Mettre en valeur les nombreuses ouvertures visuelles sur les éléments significatifs du paysage;
- ◆ Aménager une promenade riveraine sur le tronçon de la route 138 qui longe le fleuve;
- ◆ Implanter des belvédères;
- ◆ Encadrer la route 138 qui longe le fleuve par une plantation d'arbres ou un autre élément paysager linéaire afin de bien définir le paysage;
- ◆ Intégrer le secteur patrimonial du Chemin du Bord-de-l'eau au réseau cyclable;
- ◆ Réaménager les abords du quai pour le rendre plus convivial;
- ◆ Créer des liens avec les îles de Verchères.

Saint-Sulpice



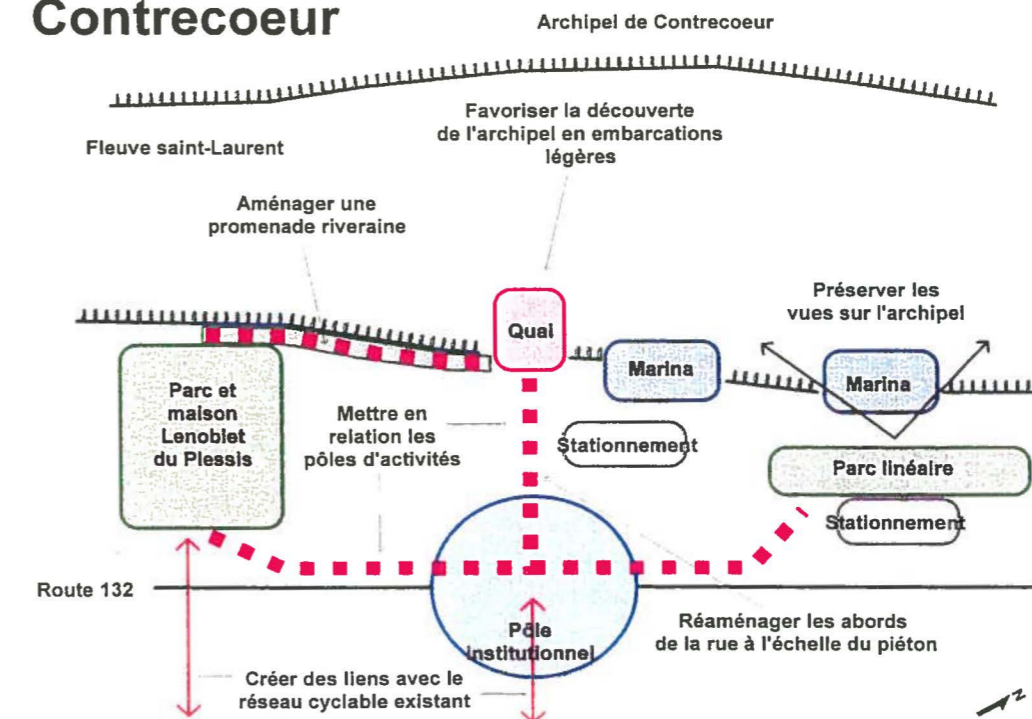
Municipalité de Contrecoeur (halte)

La municipalité de Contrecoeur se localise dans un environnement propice à la découverte de la nature. Son archipel, en plus d'être une réserve faunique est un lieu propice aux activités nautiques (voile, canot et kayak de mer). La présence de deux marinas reflète bien l'avantage géographique de la municipalité pour les sports aquatiques. On retrouve à Contrecoeur de l'animation liée à l'histoire et un noyau institutionnel bien conservé.

Principales interventions

- ◆ Créer une boucle à l'intérieur du noyau villageois pour relier les éléments des divers sites d'intérêt;
- ◆ Développer un circuit d'interprétation de la nature en embarcation légère dans les îles;
- ◆ Intégrer les activités présentes à la Maison LeNoblet du Plessis aux autres pôles d'activités.

Contrecoeur

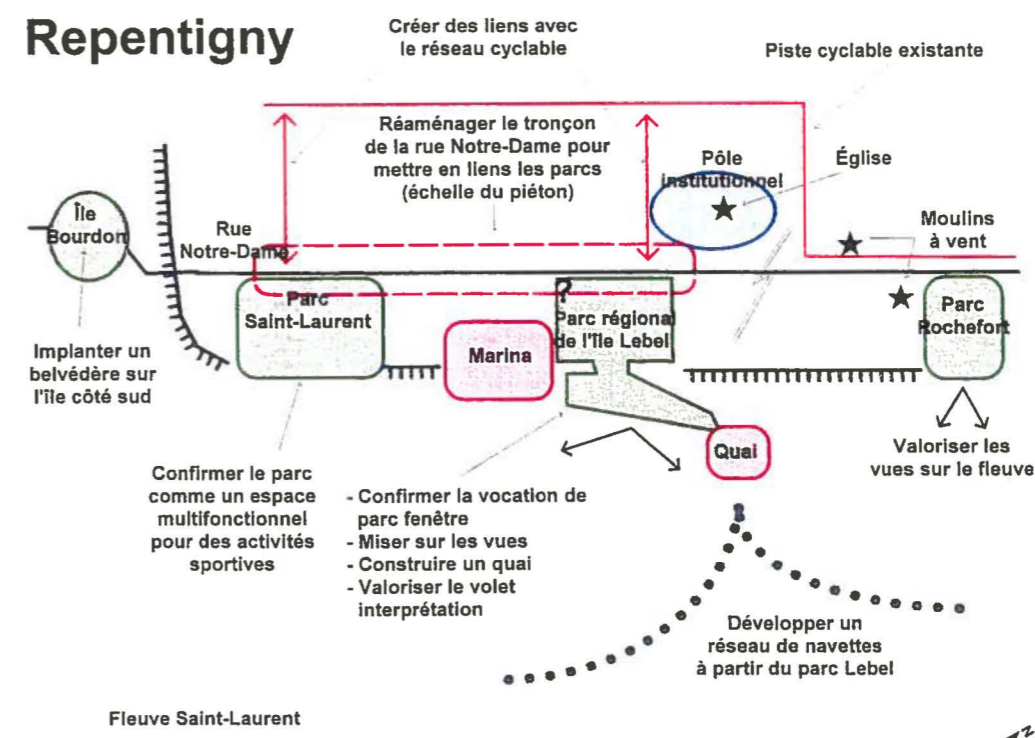
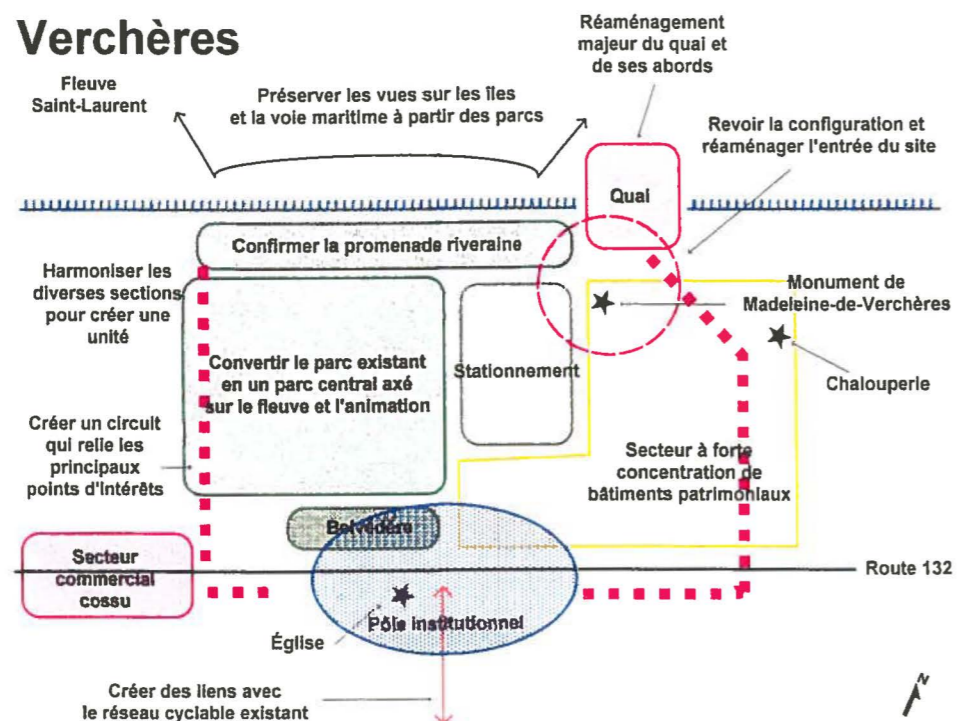


Municipalité de Verchères (Point de services)

La ville de Verchères possède une concentration de bâtiments patrimoniaux, de nombreux espaces verts, des vues panoramiques sur le fleuve à partir de nombreux sites, un quai sous forme de havre et quelques commerces cossus. La présence d'un circuit patrimonial à l'état embryonnaire et plusieurs éléments historiques et folkloriques octroient une plus-value à cette municipalité. L'adhésion de la population et des commerçants à la mise en valeur du patrimoine et de l'histoire en font un milieu proactif et innovateur.

Principales interventions

- ◆ Consolider et réaménager le quai
- ◆ Créer une unité entre les divers espaces verts
- ◆ Aménager la porte d'entrée du noyau villageois à proximité de la statue de Madeleine-de-Verchères.
- ◆ Poursuivre les efforts de réhabilitation et de conservation des bâtiments patrimoniaux
- ◆ Prolonger la piste cyclable vers le parc central, la promenade riveraine et le quai
- ◆ Créer un circuit patrimonial complet et animé



Ville de Repentigny

La ville de Repentigny a souffert d'une déstructuration associée à la prédominance de l'automobile et à une urbanisation rapide. Le noyau villageois est pratiquement disparu et les quelques vestiges qui y subsistent sont isolés et dispersés le long de la rue Notre-Dame. La privatisation des berges constitue également une problématique majeure dans une optique de réappropriation. Les espaces verts riverains sont les uniques bastions qui permettent des contacts avec le fleuve Saint-Laurent. Les aménagements qu'on y retrouve doivent être attractifs pour drainer les usagers et s'inscrire en complémentarité les uns avec les autres.

Principales interventions

- ◆ Créer des liens entre le réseau cyclable existant qui se déploie en périphérie des espaces verts riverains;
- ◆ Réaménager le tronçon de la rue Notre-Dame entre le parc Saint-Laurent et le parc Régional de l'île Lebel à une échelle plus conviviale pour le piéton;
- ◆ Mettre en valeur les vestiges patrimoniaux (moulins à vent);
- ◆ Valoriser le pôle institutionnel associé à l'église de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie;
- ◆ Améliorer la signalisation à proximité des parcs;
- ◆ Approfondir les thématiques liées au Chemin du Roy et au développement associé à la route 138.

Parc Régional de l'île Lebel (parc fenêtre)

Le parc est un espace vert structurant à l'échelle régionale. Il offre une diversité d'aires d'activités : le marais, le boisé, les jeux pour enfants, des espaces de contemplation du fleuve, des sentiers pour piétons et cyclistes. Le chalet et les kiosques d'information permettent de diffuser les renseignements

utiles aux visiteurs et les nombreuses places de stationnement permettent d'accueillir un nombre important de visiteurs.

Principales interventions

- ◆ Confirmer la vocation de parc fenêtre;
- ◆ Construire un quai pour faciliter la mise en réseau;
- ◆ Mettre l'accent sur le volet interprétation dans les diverses parties du parc;
- ◆ Valoriser les vues sur le fleuve et les archipels voisins;
- ◆ Se greffer au réseau cyclable régional;
- ◆ Améliorer la visibilité du parc;
- ◆ Animer le parc;
- ◆ Intégrer l'usine de traitement des eaux dans une perspective d'interprétation et d'écologie.

Parc Saint-Laurent (halte)

Le parc Saint-Laurent constitue un des rares lieux où l'on peut contempler le fleuve à Repentigny. Sa configuration rend le parc très polyvalent principalement lors de célébrations et de grands événements. La rampe de mise à l'eau et les activités sportives connexes en font un site intéressant pour une réappropriation par les adeptes des sports aquatiques.

Principales interventions

- ◆ Confirmer le parc dans sa vocation d'espace multifonctionnel pour les rassemblements;
- ◆ Maintenir le lien visuel entre la rue Notre-Dame et le fleuve;
- ◆ Améliorer la signalisation aux abords du parc;
- ◆ Inclure le parc dans le réseau cyclable.

Parc Rochefort (halte)

Localisé dans le secteur au nord-est de la municipalité de Repentigny. Le terrain constitue un des derniers espaces riverains non aménagés de la ville. Il est directement adossé au fleuve et offre des vues panoramiques sur les éléments significatifs du paysage montréalais. Son aménagement doit s'inscrire dans une optique de mise en réseau et en complémentarité avec les autres parcs riverains.

Principales interventions

- ◆ Mettre en valeur les vues et ouvertures sur le fleuve;
- ◆ Aménager le parc en fonction de sa proximité avec le fleuve;
- ◆ Faire de cet espace vert un point de ralliement dans cette portion de territoire;
- ◆ Créer des liens entre le parc et le réseau cyclable adjacent.

Île Bourdon (halte)

Située entre l'île de Montréal et la ville de Repentigny, l'île Bourdon constitue un point d'observation très intéressant, d'autant plus que la Route verte emprunte ce tracé. Sa localisation stratégique en fait un site à privilégier pour mettre en valeur l'archipel de Repentigny, sa faune et sa flore.

Principales interventions

- ◆ Aménager des sentiers et un belvédère sur le côté est de l'île pour mettre en valeur l'archipel de Repentigny, sa faune et sa flore.

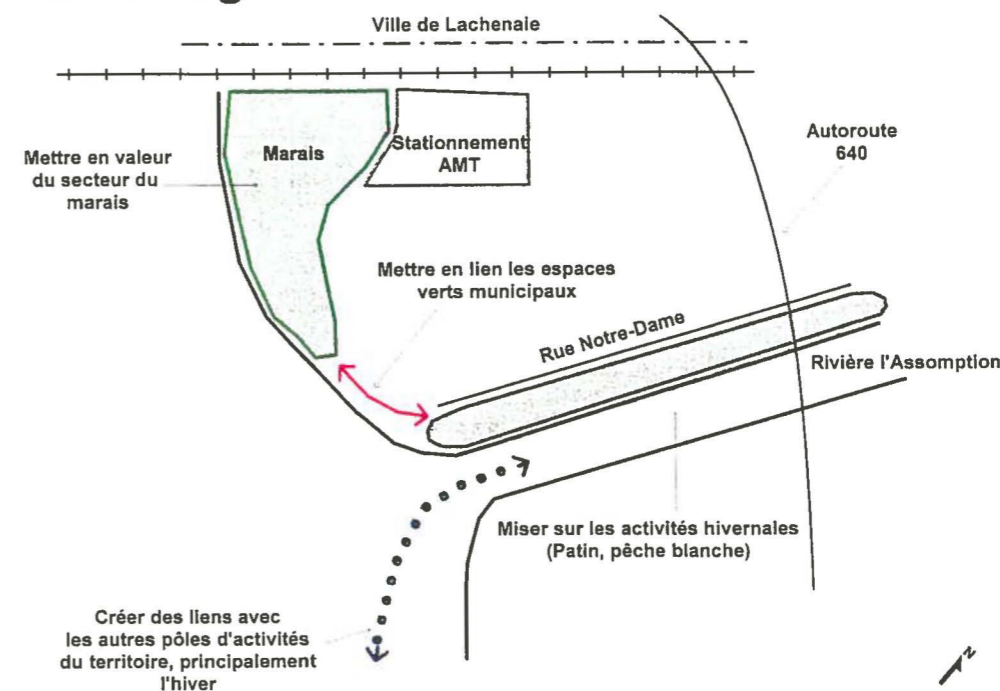
Ville de Charlemagne (halte)

Les activités hivernales à Charlemagne sur la rivière l'Assomption constituent un élément attractif dans cette portion de territoire. Les terrains vacants et le marais sur les berges constituent un habitat particulier et fragile à mettre en valeur. Le potentiel ornithologique du site est également un facteur attractif à considérer.

Principales interventions

- ◆ Favoriser les activités hivernales;
- ◆ Appuyer les initiatives d'aménagement d'espaces verts en rive;
- ◆ Mettre en lien les pôles d'activités en collaboration avec les organismes du milieu;
- ◆ Créer des liens avec les secteurs d'animation voisins.

Charlemagne



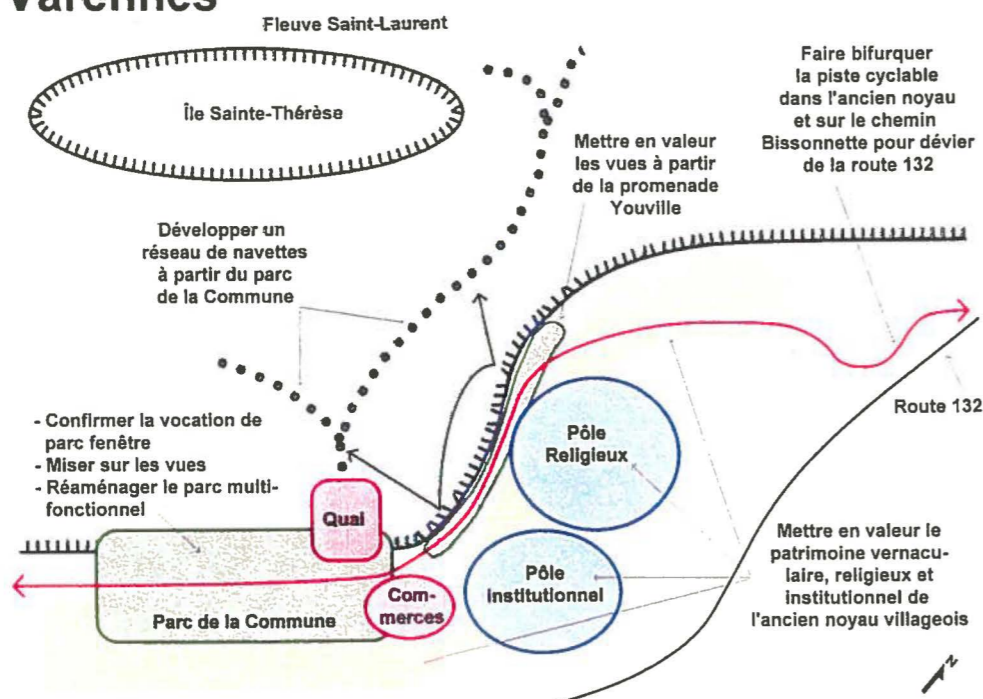
Municipalité de Varennes (Parc fenêtre)

L'ancien noyau villageois de Varennes demeure dans un état de conservation convenable. Le passage de la route 132 en périphérie a permis de sauvegarder plusieurs bâtiments vernaculaires. La présence d'un pôle institutionnel et religieux sur le plateau supérieur procure à cet environnement du prestige. L'église domine le paysage et elle est le principal élément signalétique de cette zone d'intervention. Elle est perceptible tant de l'île de Montréal, de l'île Sainte-Thérèse que de Repentigny.

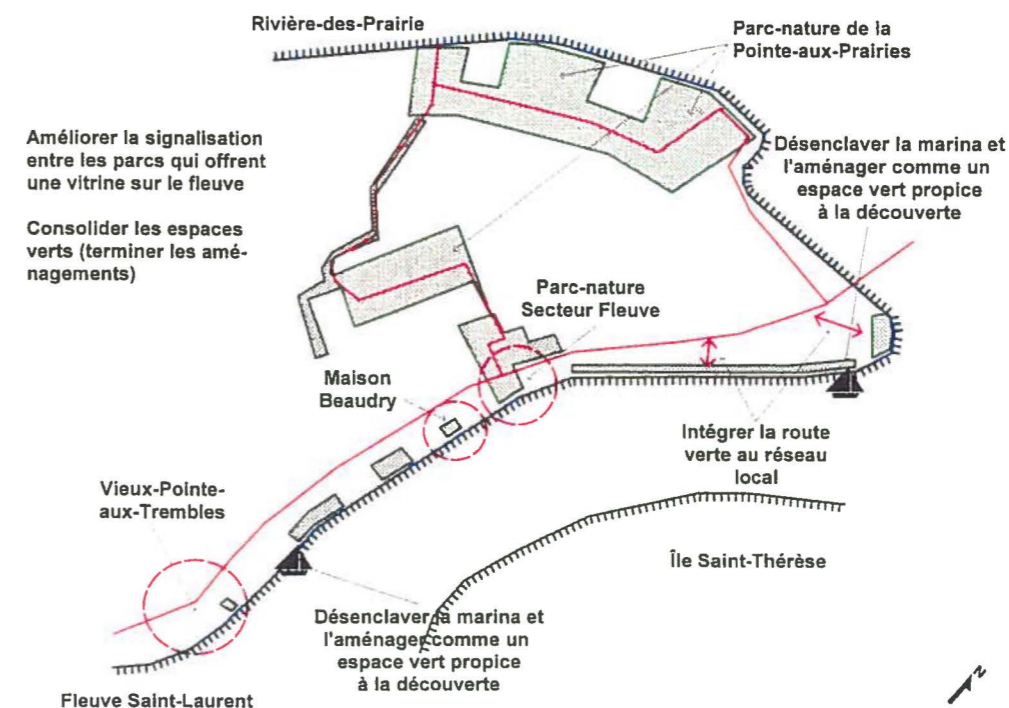
Principales interventions

- ◆ Confirmer le parc de la Commune à titre de parc fenêtre;
- ◆ Mettre en valeur le patrimoine vernaculaire, institutionnel et religieux du noyau villageois;
- ◆ Mettre en place des mesures de protection et de conservation du patrimoine bâti;
- ◆ Créer des circuits thématiques dans le noyau villageois à partir du parc de la Commune;
- ◆ Mettre en valeur les ouvertures visuelles à partir de la promenade Youville;
- ◆ Exploiter la présence des nombreuses chapelles de procession;
- ◆ Compléter le réseau cyclable et utiliser des routes secondaires propices à la découverte des secteurs avoisinants.

Varenes



Montréal (Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles)



Ville de Montréal – Arrondissement Pointe-aux-Trembles

Cette portion du territoire possède une panoplie d'équipements et d'infrastructures pour divers types d'utilisateurs (pistes cyclables, équipements nautiques, parcs riverains, etc.). Les interventions doivent prioritairement consolider et compléter les aménagements existants et améliorer la signalisation pour mieux orienter les utilisateurs.

Principales interventions

- ◆ Améliorer la signalisation et la visibilité des parcs et espaces verts qui offrent une vitrine sur le fleuve;
- ◆ Favoriser la découverte des espaces verts en rive ;
- ◆ Consolider les espaces verts et compléter les aménagements afin de poursuivre le phénomène de réappropriation du fleuve.

Marinas (point de services)

Les marinas offrent l'occasion d'avoir un contact avec l'eau, les embarcations et les équipements nautiques. Ces lieux constituent actuellement des milieux rébarbatifs. Il est impératif de les traiter comme des lieux publics et d'en faire des points de ralliement et d'observation.

Principales interventions

- ◆ Désenclaver les marinas;
- ◆ Consolider les marinas existantes plutôt que d'en aménager de nouvelles;
- ◆ Offrir un environnement de qualité aux utilisateurs et aux citoyens;
- ◆ Concevoir ces lieux comme des espaces publics.

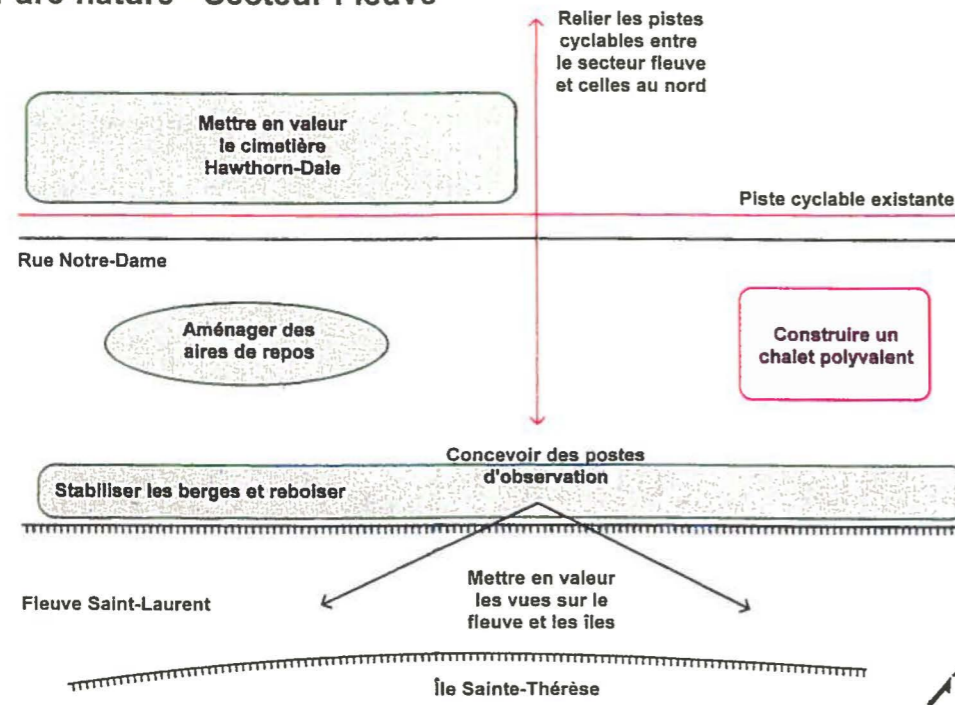
Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies – Secteur Fleuve (halte)

Le Parc-nature s'inscrit dans le réseau des grands parcs structurants de l'île de Montréal. Il se compose de cinq secteurs qui privilégient l'interprétation, l'observation et la découverte de la faune et de la flore, de la diversité des milieux naturels ainsi que du caractère historique et culturel.

Principales interventions

- ◆ Construire un chalet d'accueil multifonctionnel (information, interprétation et halte);
- ◆ Développer le volet historique des vestiges de la maison Allen et du cimetière Hawthorn-Dale;
- ◆ Aménager des aires de repos;
- ◆ Reboiser et stabiliser les berges;
- ◆ Concevoir des observatoires.

Parc-nature - Secteur Fleuve



Vieux Pointe-aux-Trembles (point de services)

Ancien noyau villageois fortifié, le secteur offre une succession d'aménagements reliés à diverses périodes historiques. La déstructuration de l'environnement fait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme qui vise à consolider le noyau villageois, mettre en réseau les parcs et améliorer l'accessibilité au fleuve.

Principales interventions

- ◆ Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du secteur;
- ◆ Créer des liens entre la piste cyclable existante en périphérie et les parcs riverains structurants;
- ◆ Aménager une promenade riveraine dans l'ancien noyau villageois;
- ◆ Favoriser les ouvertures visuelles sur le fleuve;
- ◆ Mettre en réseau les parcs;
- ◆ Préserver les bâtiments patrimoniaux (vernaculaires et institutionnels);
- ◆ Procéder à des fouilles archéologiques pour améliorer la connaissance du territoire.

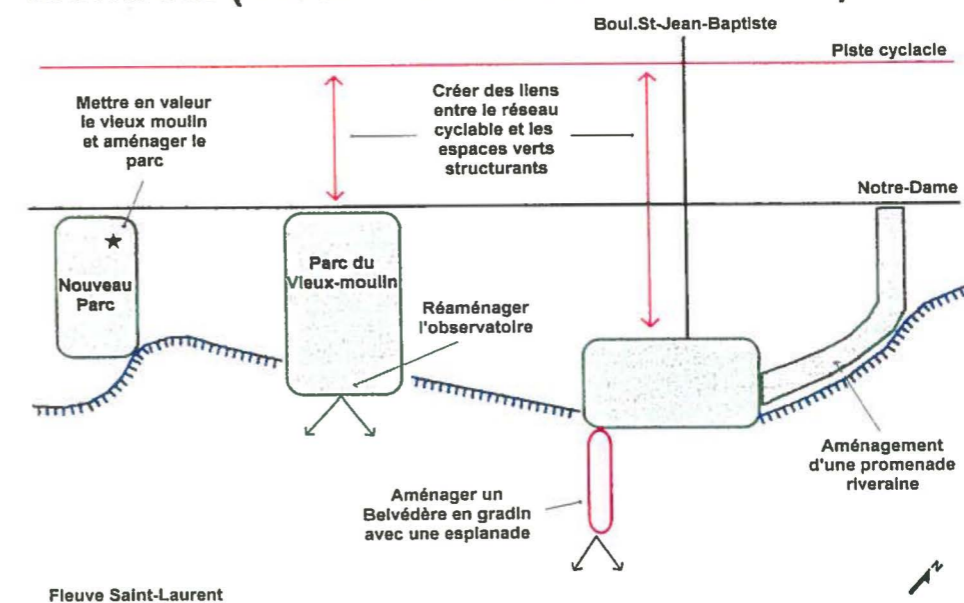
Maison Beaudry - Parc Doris-Lussier (halte)

La Maison Beaudry est un lieu de diffusion d'information dans cette portion de territoire. La présence d'un quai offre l'opportunité de mettre en réseau le site avec d'autres pôles d'activités du territoire. Sa proximité avec l'île Sainte-Thérèse en fait un point d'arrimage très prisé. La principale contrainte de ce site est le manque d'aires de stationnement. Son rôle polarisant s'oriente donc vers le réseau cyclable et la Route verte.

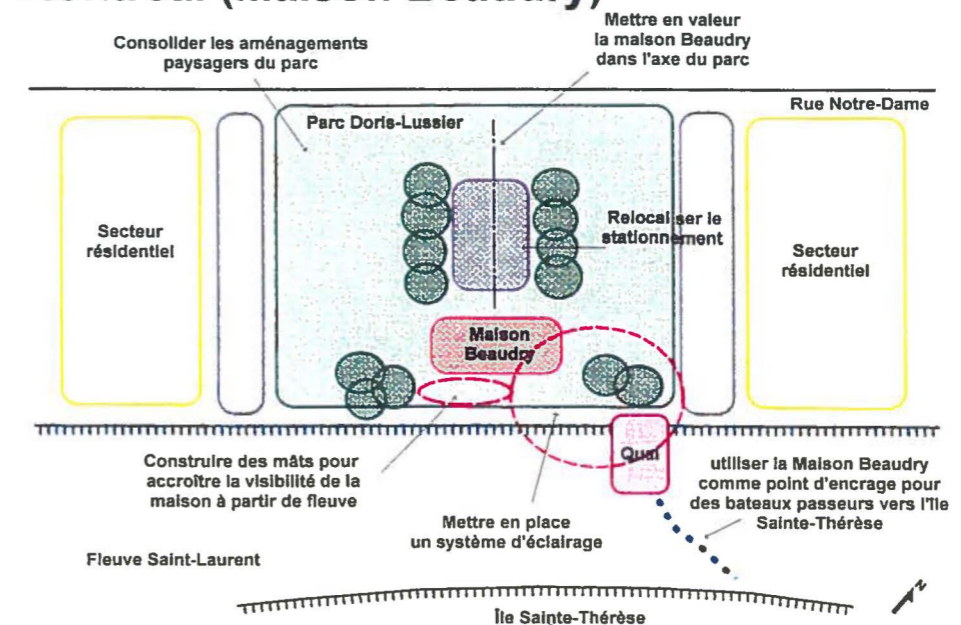
Principales interventions

- ◆ Consolider les aménagements paysagers dans le parc;
- ◆ Réimplanter le stationnement à l'extérieur du parc;
- ◆ Assurer la visibilité du site à partir du fleuve;
- ◆ Finaliser les aménagements à proximité du quai;
- ◆ Utiliser le site comme un des points d'enclage pour les navettes en direction de l'île Sainte-Thérèse;

Montréal (Vieux-Pointe-aux-Trembles)



Montréal (Maison Beaudry)



Ville de Montréal – Arrondissement Mercier

On retrouve dans ce secteur d'intervention une dominante industrielle, ce qui limite de manière considérable l'accès au fleuve. La consolidation de l'activité portuaire et industrielle va contribuer à améliorer l'environnement visuel en démolissant plusieurs bâtiments ou infrastructures vétustes. Les espaces verts revêtent une importance dans une zone industrielle. L'attraction qu'ils génèrent pour les citoyens dans une optique de découverte du fleuve est considérable et doit être conservée.

Principales interventions

- ◆ Mettre en valeur le patrimoine industriel, principalement à partir du fleuve;
- ◆ Utiliser des jeux de lumières pour illuminer certains bâtiments industriels significatifs;
- ◆ Maintenir les liens existants qui conduisent aux espaces riverains et les améliorer;
- ◆ Réduire les conflits entre utilisateurs des pistes cyclables et les industries.

Promenade Bellerive (parc fenêtre)

La Promenade Bellerive est un lieu de rassemblement pour l'arrondissement Mercier. Longue de 2,2 kilomètres, elle offre une vitrine exceptionnelle sur le fleuve. Les nombreuses activités qui s'y déroulent tout le long de l'année permettent de bénéficier du fleuve selon des thématiques variées. La présence d'un organisme qui promeut le fleuve contribue à accroître le processus de réappropriation de population envers le Saint-Laurent. La navette fluviale entre les Îles-de-Boucherville et la Promenade Bellerive constitue un point de jonction important dans la mise en réseau du circuit cyclable de l'ouest du territoire du Croissant.

Principales interventions

- ◆ Confirmer la vocation de la promenade en parc fenêtre;
- ◆ Favoriser l'implantation de projets axés sur l'interprétation, la découverte et l'appropriation du fleuve;
- ◆ Maximiser la mise en réseau à partir de ce point d'ancrage;
- ◆ Maintenir les liens cyclables existants qui permettent d'accéder à la promenade;
- ◆ Développer de nouveaux liens cyclables vers les autres pôles d'activités de Montréal.

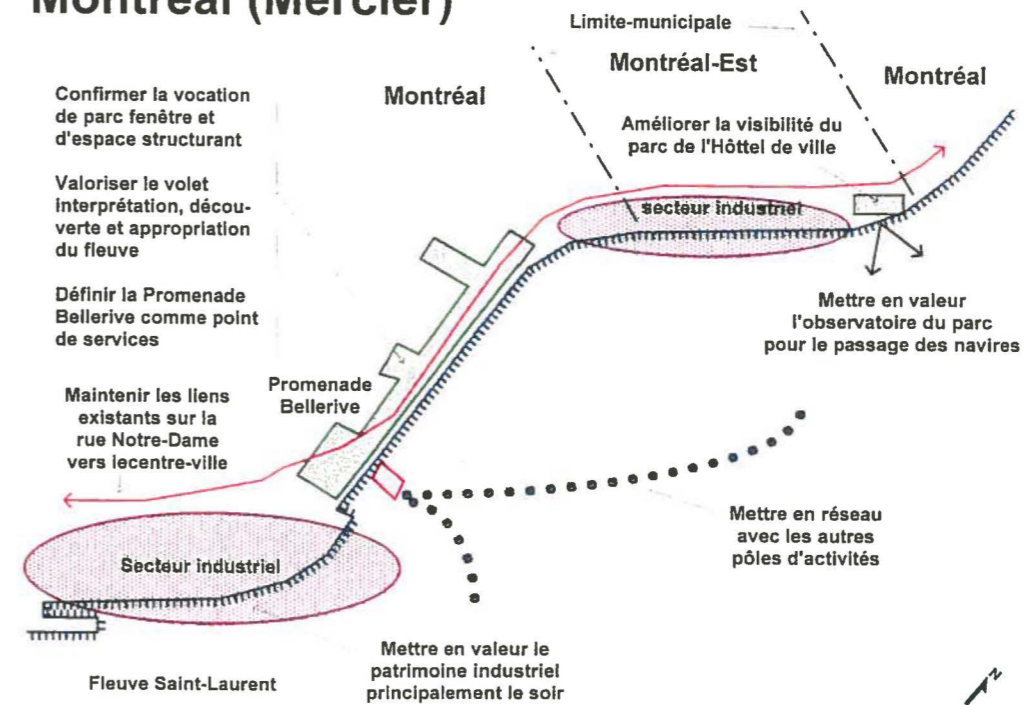
Ville de Montréal-Est (halte)

Le parc est localisé derrière l'Hôtel de ville et l'église. Les aménagements dans le parc sont simples et raffinés. La promenade riveraine est très rapprochée du chenal de navigation et permet d'avoir des vues sur le paysage industriel et les îles.

Principales interventions

- ◆ Améliorer la visibilité du parc de l'Hôtel de ville;
- ◆ Afficher l'horaire de bateaux;
- ◆ Confirmer ce lieu comme espace de contemplation.

Montréal (Mercier)



Municipalité de Boucherville (Point de services)

La ville de Boucherville regroupe la concentration de bâtiments patrimoniaux la mieux conservée du territoire du Croissant de l'Est. On y retrouve des traces du régime seigneurial. Le principal frein à la mise en valeur de ce secteur réside dans le manque de coopération des résidents.

Principales interventions

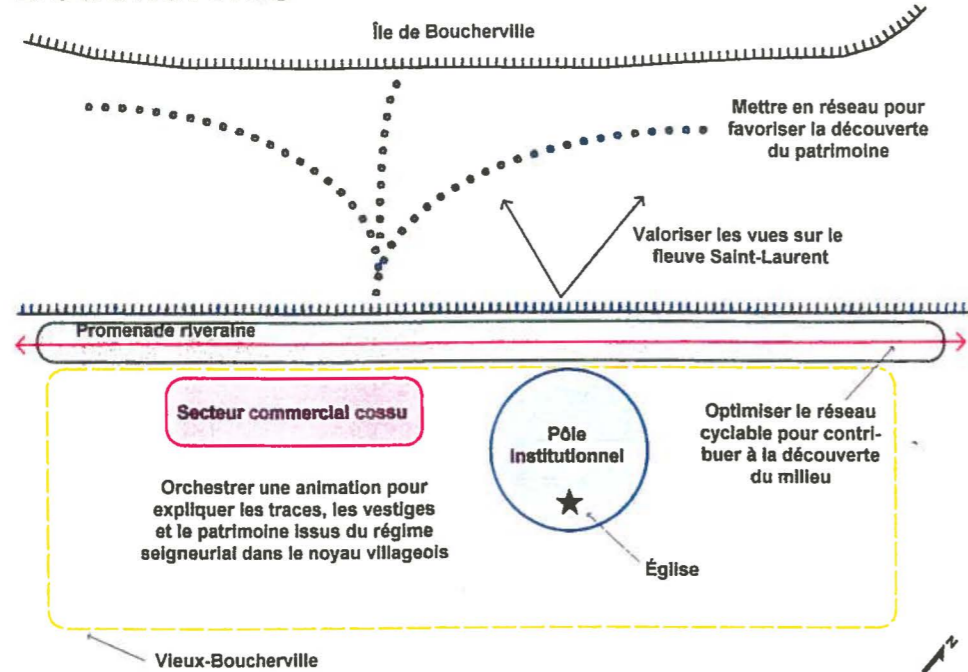
- ◆ Créer des circuits et de l'animation autour de la thématique du régime seigneurial;
- ◆ Améliorer la connaissance archéologique du territoire.

Ville de Montréal

Arrondissement Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud (halte)

Cette zone fait partie des plus anciennes concentrations de population de l'île de Montréal. Les bâtiments historiques, institutionnels, vernaculaires, religieux et industriels constituent une plus-value et offrent un paysage empreint de nostalgie. Le secteur portuaire et industriel qui y est rattaché est intimement lié au développement des quartiers. Cependant, la barrière physique qu'il représente ne permet pas aux résidents d'accéder au fleuve. Le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame contribue à amenuiser cette situation en créant plusieurs squares, places publiques et espaces vert, aux endroits stratégiques dans ce secteur d'intervention. De plus, le plan prévoit la mise en réseau de ces espaces verts par un lien cyclable et piéton, ce qui constitue l'extension des quartiers vers le fleuve.

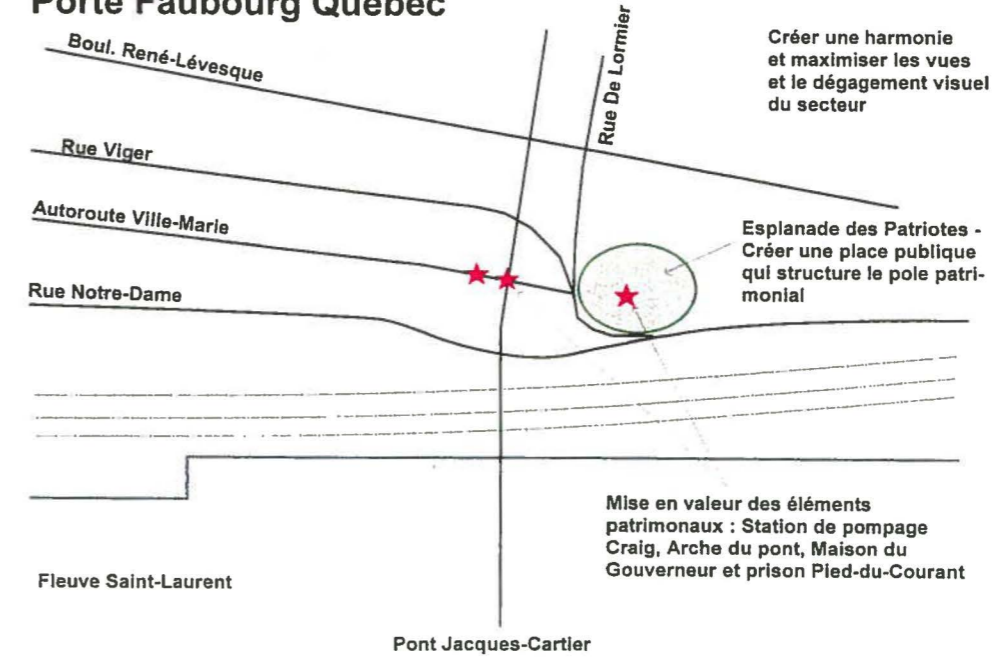
Boucherville



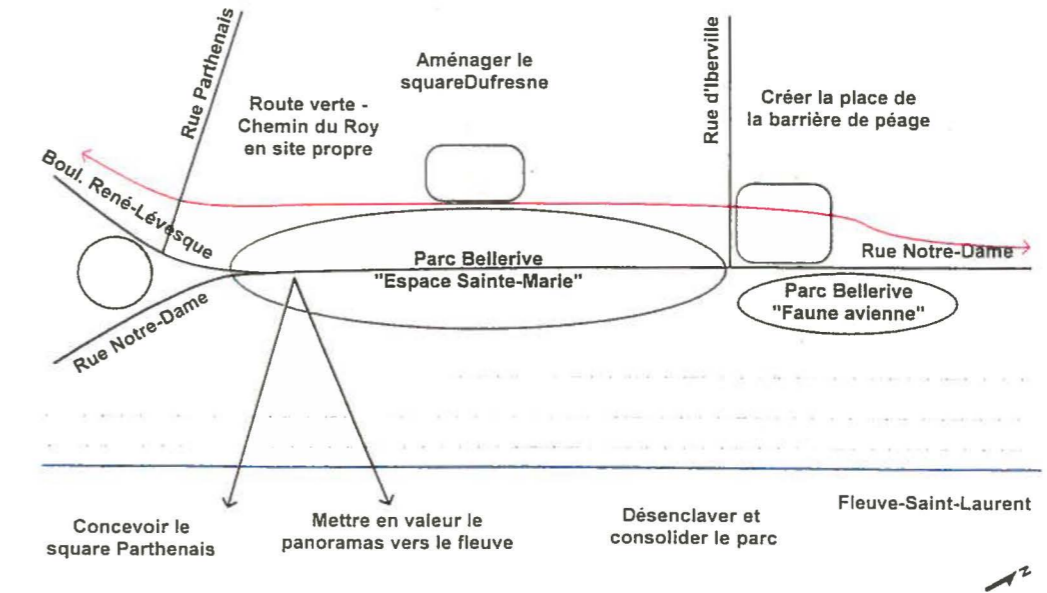
Principales interventions

- ◆ Créer des squares et des places publiques liés à une thématique particulière dans le prolongement des quartiers existants;
- ◆ Aménager les espaces verts dans l'optique d'une réappropriation du fleuve par les résidents;
- ◆ Implanter des belvédères d'observation vers le fleuve à travers des éléments architecturaux industriels significatifs de ce secteur;
- ◆ Mise en place de panneaux d'interprétation de l'histoire et des bâtiments;
- ◆ Créer une piste cyclable en site propre associée à la Route verte.

Montréal (Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud) Porte Faubourg Québec

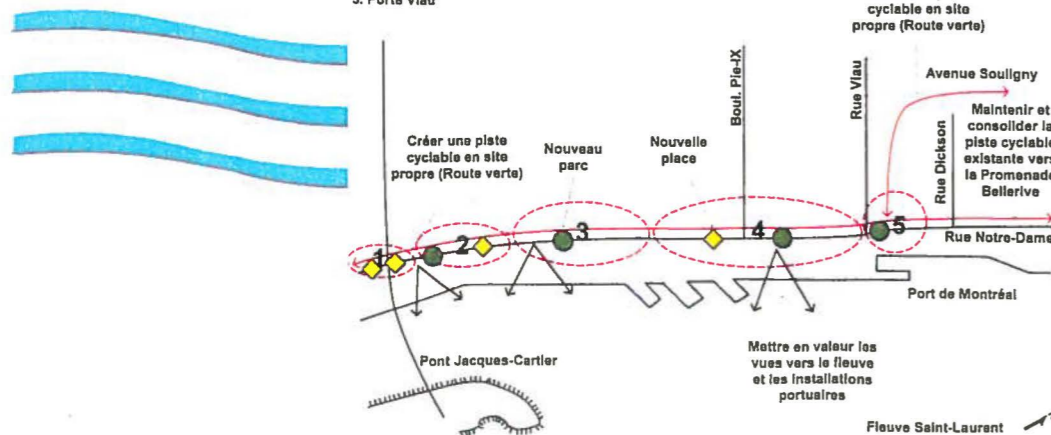


Montréal (Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud) Porte Sainte-Marie

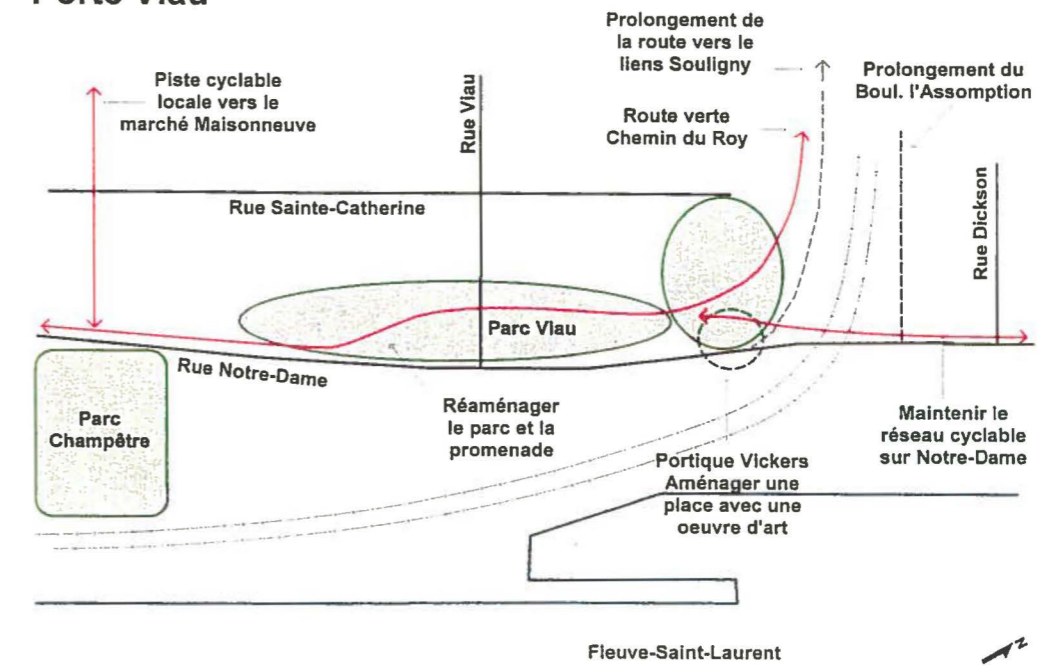


Montréal (Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud)

1. Porte Faubourg Québec
2. Porte Sainte-Marie
3. Porte Hochelaga
4. Porte Maisonneuve
5. Porte Viau



Montréal (Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud) Porte Viau



Longueuil (point de services)

est scindée par la route 132 ce qui constitue une barrière entre le Vieux-Longueuil, les parcs et riveraine. La promenade René-Lévesque qui longe le fleuve sur le territoire de Longueuil offre des usagers d'admirer le plan d'eau, une grande partie des équipements portuaires de Montréal et la flore. La Pointe du Marigot est un milieu propice et prisé pour l'observation de la nature. Le réseau qui se déploie dans cette municipalité est complet et bien articulé. Il joint l'ensemble des parcs. La présence de la Route verte entre le parc Marie-Victorin et la Pointe du Marigot et qui relie les deux rives est un atout pour faire découvrir le Fleuve.

Propositions d'interventions

- Proposer des terrains pour des aménagements liés à la découverte du fleuve Saint-Laurent sur la rive nord du parc de la Voie-Maritime;
- Intégrer dans le réseau les infrastructures nautiques de la marina de Longueuil avec les autres pôles de services.



Siège social
8228, rue Notre-Dame Est
2^e étage
Montréal, Québec
H1L 6J3
Téléphone : (514) 256-6050
Télécopieur : (514) 256-0941
Courriel : info@croissantdelest.qc.ca

Directrice générale : Sylviane Di Folco
sdifolco@croissantdelest.qc.ca

Coordonnateur à l'aménagement : Christian Charron
Bacc. Urb., M. Urb. (Design urbain)
ccharron@croissantdelest.qc.ca

Adjointe administrative : Renée Marquis
rmarquis@croissantdelest.qc.ca