

Recentrer l'Est

L'Est de la ville de Montréal est depuis longtemps boudé par les nouvelles initiatives de transport en commun, faisant de ce territoire urbain l'un des moins bien desservis sur l'île. Riche de communautés diverses, l'Est est également un territoire morcelé par des axes routiers majeurs, source importante de pollution sonore, visuelle et atmosphérique.

Enclavé entre les autoroutes 25 et 40 et conçu d'après une logique automobiliste, le site des galeries d'Anjou est caractéristique du modèle d'aménagement territorial délétère à l'œuvre dans les quartiers environnants. L'occasion offerte par le projet d'extension de la ligne bleue en bordure de ce site soulève alors des questions d'envergure : l'emplacement projeté est-il adéquat pour accueillir les vagues de nouveaux navetteurs? Cet accroissement de la connectivité souterraine peut-il trouver son pendant hors-sol, dans une consolidation des réseaux de mobilité active et dans un retissage des rares espaces verts de l'Est?

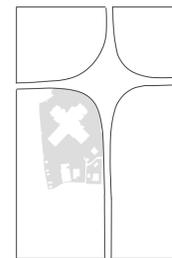
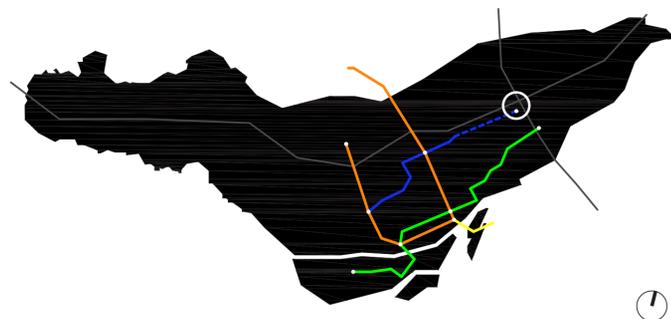
Le recoupement des enjeux touchant la réévaluation de nos modes de déplacement collectif et de nos comportements de consommation crée une zone de friction fertile permettant de réfléchir simultanément aux typologies du centre commercial et du terminal. Tout comme les modes de travail hybride et la lutte aux changements climatiques ébranlent le milieu des transports, l'essor des achats en ligne et les préoccupations liées à la surconsommation remettent en question le rôle des hauts lieux du *shopping*. Il apparaît donc naturel de requalifier l'espace hautement privatisé des Galeries d'Anjou afin de dépasser la simple vision d'un pôle de mobilité périphérique et d'en faire un espace public à part entière.

En tirant parti de sa qualité de lieu de sociabilité, il est proposé d'amplifier le caractère collectif des galeries en y multipliant les services à la population : s'y côtoieraient désormais CPE, clinique de santé, piscine ❶, marché public et espaces locatifs à but non lucratif. La structure existante serait ainsi conservée; ses espaces intérieurs tantôt réaffectés, tantôt évités pour servir de gare d'autocars et de marché couvert.

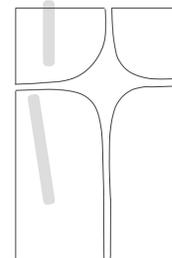
Dans une perspective de justice territoriale, une reconexion parallèle des zones disloquées par l'échangeur Anjou sera générée grâce à l'enfouissement partiel d'un tronçon de la Métropolitaine et de la A25 ❸. Le déploiement subséquent d'un parc urbain prenant racine dans les parcs Goncourt et André-Laurendeau, puis se prolongeant à l'ouest vers le Parc du Bois-Jean-Milot table ainsi sur des initiatives citoyennes défendant la préservation des espaces verts, à l'image de la Coalition citoyenne pour le parc-nature du bois d'Anjou et de Mobilisation 6600. Une qualité de vie indéniable émergera de ces aménagements, en mitigeant les îlots de chaleur et les effets des polluants issus du transport routier.

La nouvelle station des galeries d'Anjou se transforme ainsi en un espace mixte aux diverses offres de mobilité, positionnée au cœur d'un grand parc-nature ❷. Suivant le principe du cycle de l'écomobilité, la multiplication des offres de transport en commun et la réduction des infrastructures dédiées aux voitures promettent de s'influencer l'une l'autre dans une boucle vertueuse, qui n'aspire qu'à croître.

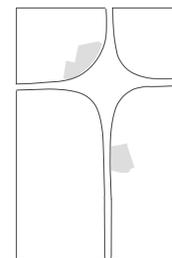
Se déplacer pourrait devenir une expérience privilégiée du commun à la racine d'un sentiment de dignité renouvelée.



Stationnements pavés



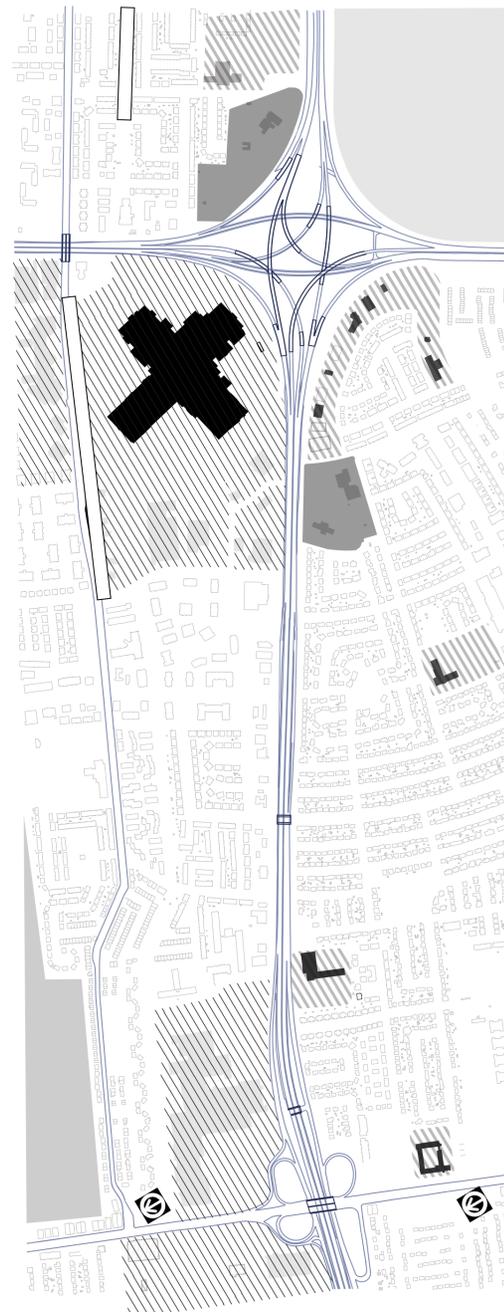
Discontinuité du REV



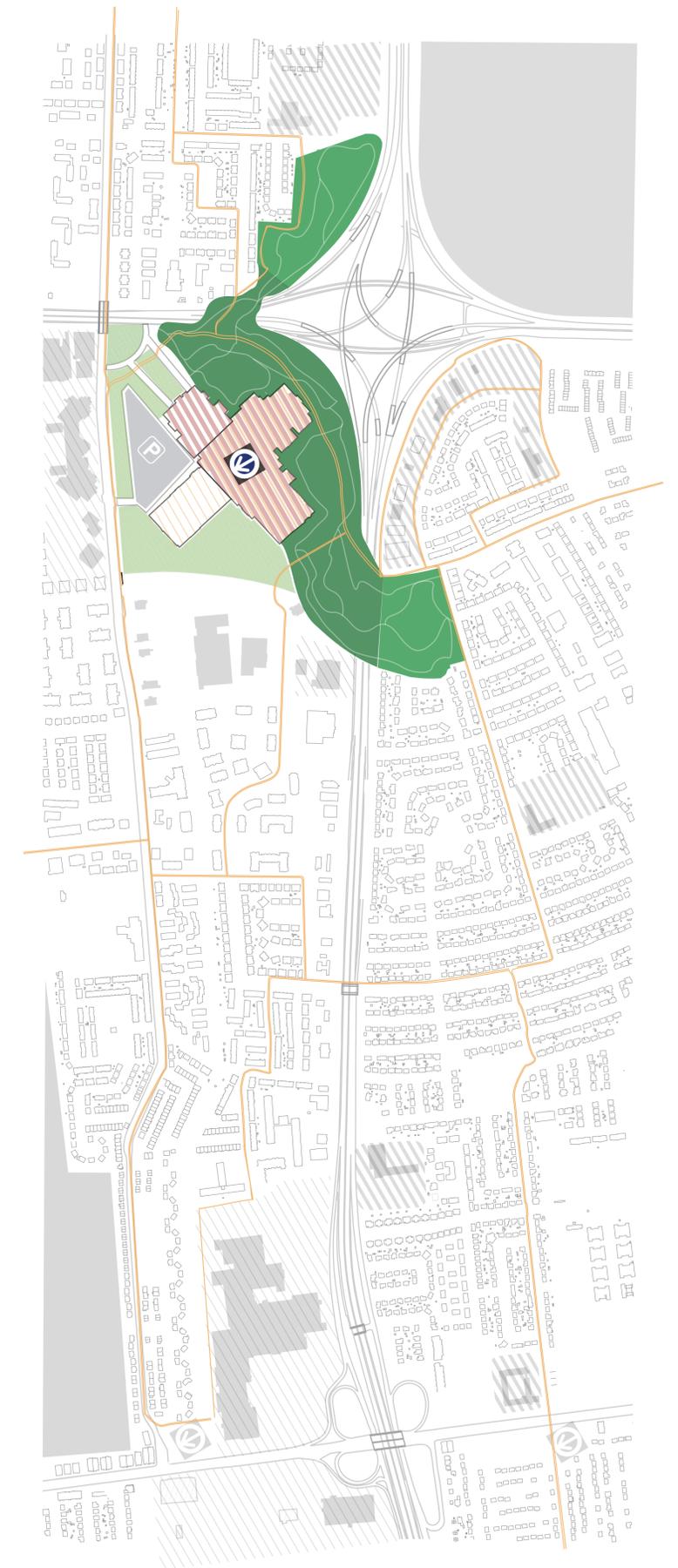
Morcellement des espaces verts

Légende

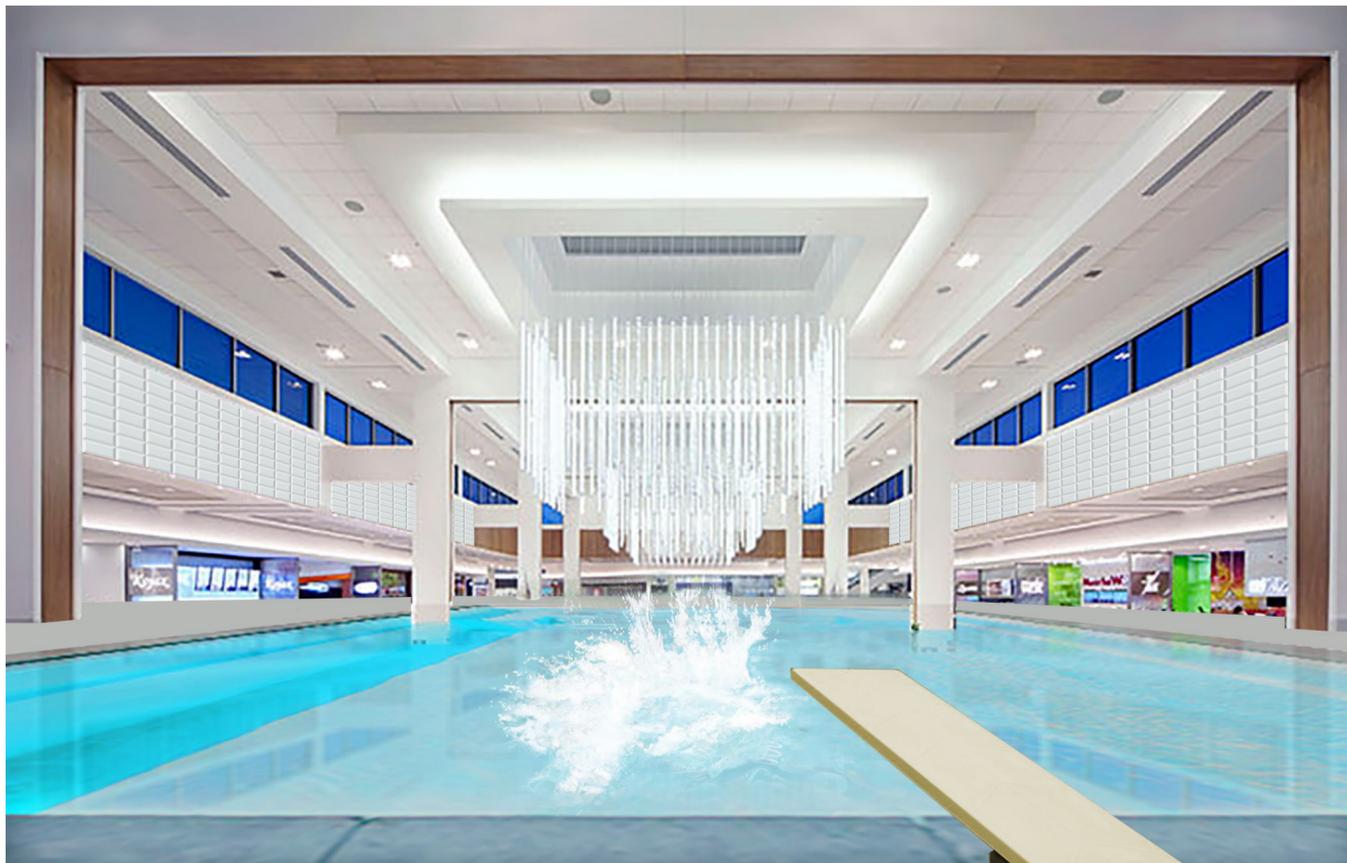
- Piste cyclable 
- Parc-nature 
- Gare d'autocar 
- Marché public 
- Usage mixte 
- Zone industrielle 
- Zone commerciale 



État actuel



État projeté



1 L'avenue des saveurs : aire de restauration devenue piscine publique



2 Parc-nature : réapprivoiser les vides laissés par les aires de stationnement

