

Mémoire présenté dans le cadre de la
consultation sur la future
Cité de la logistique

Par
Mathieu Perreault, urbaniste

31 janvier 2017

INTRODUCTION

Urbaniste de profession, j'ai obtenu mon baccalauréat en 2010 de l'UQAM. En fin de bac, le projet terminal sur lequel j'ai travaillé touchait le site de l'ancienne Fonderie canadienne d'acier, aujourd'hui vaste terrain situé au cœur du projet de la Cité de la logistique. Suite à l'élaboration et la présentation de ce travail, j'ai conservé le désir de voir ce secteur se développer en offrant une expérience urbaine unique et en lien avec le passé industriel du secteur, en opposition aux projets de redéveloppement actuels.

En effet, au cours des vingt dernières années, la tendance de la requalification des friches industrielles voulait l'introduction d'une utilisation du sol moins contraignante en intégrant des usages tel que l'habitation ou le commerce. Par exemple, dans le cas de Griffintown, le passé industriel du quartier a complètement été évacués des usages projetés afin d'offrir des espaces de bureaux, des commerces de type grandes surfaces et des condos.

Cependant, dans le cas de la Cité de la logistique, l'arrondissement a décidé de prendre une approche industrielle et de profiter de la proximité du port, d'une voie ferrée et du réseau autoroutier pour créer une grappe industrielle axée sur la logistique à valeur ajoutée.

Cette approche mérite d'être bonifiée par un développement du secteur favorisant l'émergence d'un nouveau milieu urbain où l'activité industrielle projetée est utilisée comme catalyseur pour l'émergence d'un véritable écosystème industriel s'intégrant à la ville et ainsi éviter un développement ressemblant à un ghetto industriel au cœur même de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Dans cette optique, mon mémoire s'intéresse au territoire incluant le PPU Assomption Nord et le secteur Assomption Sud. Contrairement au secteur défini dans sur la carte « Secteur – Cité de la logistique », j'ai décidé d'inclure les secteurs résidentiels existants et je les ai identifiés comme étant des enclaves résidentielles. La carte en annexe offre une vision globale du secteur et de ma vision du secteur.

Afin de faciliter la présentation de ma vision, j'ai décidé d'utiliser les trois axes du développement durable, soit l'économie, le social et l'environnement. Chaque axe offre des bonifications au projet tel que présenté et permet d'optimiser les retombées d'une planification complète du secteur.

AXE ECONOMIQUE

Orientation : Favoriser l'établissement d'une grappe industrielle pouvant bénéficier de la présence du Port de Montréal, d'une voie ferrée et d'un accès direct au réseau autoroutier de la région métropolitaine.

Propositions :

- 1- *Réseau routier dédié aux véhicules de transport*
- 2- *Déplacement de la cour de triage*
- 3- *Maximisation des infrastructures existantes*

1- Réseau routier dédié aux véhicules de transport

Sur la carte en annexe, le réseau en bleu correspond à un réseau routier qui serait exclusivement réservé aux camions lourds. Ce réseau, d'environ 5 km, permettrait aux véhicules lourds de ne plus circuler sur le réseau routier local, réduisant ainsi les risques et les nuisances liés à ce type de circulation, répondant ainsi à une problématique grandissante des habitants du quartier. De plus, cette infrastructure pourrait devenir un atout dans l'attrait de nouvelles entreprises en permettant un accès direct au port et au réseau autoroutier. Finalement, l'établissement d'un tel réseau permettrait de réduire la congestion du secteur. Des infrastructures sont déjà présentes pour une mise en place du réseau sans nécessiter des investissements majeurs. Le détail est expliqué au point 3.

2- Déplacement de la cour de triage

Malgré que cet élément soit plutôt complexe à réaliser et hors de contrôle de la ville, il serait intéressant d'étudier la possibilité de déplacer la cour de triage vers l'est afin de réduire la perte d'espace liées à son emplacement actuelle. Il serait ainsi opportun de voir comment cette infrastructure pourrait être intégrée d'une façon optimale au secteur pour favoriser l'échange intermodal avec le réseau routier dédié et le port. De plus, l'aménagement futur de l'accès Notre-Dame/Souigny et le réaménagement de la cour de triage pourrait se faire en complémentarité.

3-Maximisation des infrastructures existantes

La présence d'une emprise ferroviaire avec des viaducs qui enjambe le boulevard Hochelaga, la rue Cadillac et l'avenue Haig permettrait l'aménagement du réseau dédié aux véhicules lourds à peu de frais. De plus, si le réseau ferroviaire est relativement sous-utilisé, il serait possible d'aménager les différents viaducs pour permettre le passage des trains et des camions. Par exemple, à Gatineau, la STO à aménager sa ligne RapidBus en bordure d'une emprise ferroviaire et sur le pont qui enjambe la rivière Gatineau tout en permettant le passage des trains¹.

¹ <http://www.rapibus.sto.ca/index.php?id=524>

AXE SOCIAL

Orientation : Établir un nouveau pôle d'emploi qui inclus des activités économiques connexes permettant le développement de pme tout en intégrant des liens vivants avec les quartiers résidentiels périphériques.

Propositions :

- 1- *Prolongement d'axes routiers structurant est-ouest : rues La Fontaine et Ontario*
- 2- *Établissement d'affectations du sol de « transition » entre les quartiers résidentiels périphérique et le site d'étude (développement de locaux commerciaux et industriels « communautaire »)*
- 3- *Inclure des équipements sportifs au site qui sont absent de l'est (ex. complexe de soccer intérieur)*

1- Prolongement d'axes routiers structurants, soit la rue Ontario E. et la rue La Fontaine.

Afin de favoriser l'intégration des quartiers résidentiels environnants à la Cité de la logistique, il serait important de prolonger la rue Ontario Est et la rue La Fontaine afin de reconnecter les enclaves résidentielles avec leur milieu et aussi faciliter le déplacement des personnes à même le secteur d'intervention. À cet effet, les deux rues susmentionnées sont déjà existantes dans les enclaves résidentielles et il s'agirait de seulement connecter ces sections existantes avec le secteur Maisonneuve de l'arrondissement.

2- Établissement d'affectations du sol de « transition » entre les enclaves résidentielles et les secteurs industriels.

Présentement, on retrouve deux enclaves résidentielles dans un vaste secteur industriel, soit l'enclave Haig, délimitée par la rue Haig à l'est, Notre-Dame au sud, Beauclerk à l'est et Ontario E. au nord. La deuxième enclave est située au sud de l'avenue Souigny de part et d'autre de la rue Cadillac. En prenant en considération la présence de ces deux enclaves et des autres quartiers résidentiels périphériques à la Cité de la logistique, il pourrait être intéressant de planifier une utilisation du sol favorisant des lieux d'emplois combinant des usages de commerces et d'industries à faible impact. Dans ces secteurs, afin de favoriser le développement de nouvelles entreprises, il serait judicieux de favoriser l'implantation d'espaces permettant l'aménagement de lieux de « coworking ». Et dans cette même vision, la ville pourrait développer, au même titre que pour l'habitation, des ateliers abordables de type communautaire pour faciliter l'implantation d'entreprises en démarrages et ainsi favoriser le développement de jeunes entreprises. En développant ce type d'activité en périphérie des zones résidentielles existantes, on favorise la consolidation de ces secteurs tout en réduisant les impacts négatifs de la présence de plus grandes entreprises situées en retrait de ces zones.

3-Inclure des équipements sportifs

Par la présence de grands espaces, la ville devrait évaluer les besoins en termes d'équipements sportifs pour l'est de la ville (au-delà de l'arrondissement) et voir à l'implantation de telles

infrastructures dans le site d'étude afin d'augmenter l'offre de services aux résidents du secteur et ainsi contribuer à l'intégration des quartiers résidentiels à la Cité de la logistique.

AXE ENVIRONNEMENT

Orientation : Mettre en valeur les terrains boisés non développés ainsi que le milieu humide existant sur les lieux tout en favorisant un milieu de vie axé sur les transports collectifs pour les travailleurs.

- 1- *Planification des pôles d'emploi dans une perspective d'optimisation des transports collectifs et actifs*
- 2- *Préserver les boisés existants et les milieux humides afin de les intégrer au secteur ;*
- 3- *Exiger des normes de construction élevés (normes LEED)*

1-Planification des pôles d'emplois dans une perspective d'optimisation des transports collectifs et actifs

Le site ayant été peu utilisé au cours des vingt dernières années, il serait important de voir à ce que les lignes d'autobus existantes puissent être intégrées au réseau routier projeté dans le secteur sous étude. De plus, il serait encore plus judicieux de favoriser une concentration des lieux d'accueil des travailleurs des futures entreprises afin de rendre le transport collectif plus efficace dans la desserte du secteur. Aussi, les lignes d'autobus du secteur pourraient utiliser une partie du réseau dédié au camion pour desservir efficacement la Cité de la logistique tout en offrant une connexion au métro par les stations Viau et Assomption, situées à proximité. Les réseau cyclable existant devraient être prolongés et intégrés au secteur d'étude.

2- Préserver les boisés existants et les milieux humides

Sur la carte en annexe, trois zones « naturelles » présentes dans le secteur qui pourraient être conservés ont été identifiées afin de les mettre en valeur. Deux de ces zones sont situées dans le secteur Assomption Nord et correspondent à des lots non développés. Le troisième correspond à un milieu humide qui est en fait l'un des dernier vestige d'un cours d'eau existant dans le secteur. Ce petit milieu humide pourrait être mis en valeur et utilisé dans la gestion des eaux pluviales du secteur.

3-Exiger des normes de construction vertes

L'établissement de normes de construction vertes serait facilement applicable avec les nombreuses avancées dans le domaine depuis plusieurs années. De plus, les entreprises qui s'implantent dans le secteur pourraient être conseiller pour l'établissement de partenariat avec des entreprises se spécialisant dans certaines activités précises afin de créer un écosystème complet où les déchets d'une entreprise deviennent la matière première d'une autre². Finalement, l'établissement d'entreprises d'envergure offrirait la possibilité de rentabiliser les espaces construits en favorisant l'implantation de serres sur toit, comme cela se fait présentement avec les Fermes Lufa dans le secteur de Chabanel³.

² <https://developpementdurable.revues.org/4121#tocto2n3>

³ <http://urbania.ca/3778/les-fermes-lufa-fermes-urbaines-sur-les-toits/>

Conclusion

Le projet de Cité de la logistique est un projet porteur pour l'est de Montréal. Avec les connaissances acquises au cours des dernières décennies, la ville de Montréal peut jouer un rôle majeur dans le développement d'une nouvelle approche dans l'aménagement d'un secteur industriel situé au cœur de la ville.

Étant une ville de design et qui souhaite innover, il est important de repenser le développement du secteur sans tomber dans les principes d'aménagement propres au 20^{ième} siècle.

Il est dans l'intérêt de la ville et des propriétaires fonciers du secteur de voir à une planification intelligente du secteur afin de maximiser cet emplacement de choix et ainsi créer un véritable milieu de vie créateur d'emplois.

ANNEXE - CARTE

