

Pour une Cité de la logistique en harmonie avec le milieu résidentiel

Consultation publique sur la future Cité de la logistique
Mémoire de Projet Montréal
Février 2017



Résumé

Il est de l'opinion de Projet Montréal que la Ville de Montréal doit approfondir l'étude publique du projet de Cité de la logistique afin d'assurer une harmonie avec son milieu d'accueil. Seul l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a l'indépendance et la crédibilité nécessaires pour consulter la population et émettre des recommandations à la Ville de Montréal dans ce dossier.

Le maintien de la qualité de vie des milieux résidentiels doit être le critère primordial dans l'aménagement d'un secteur industriel. Nous croyons que le développement d'une Cité de la logistique peut être un vecteur de développement économique. Cependant il a été démontré qu'en matière de santé, d'emplois ou d'équipements publics nuisibles, l'est est souvent désavantagé en comparaison avec les autres secteurs montréalais.

Afin de respecter le milieu d'accueil, la Ville doit mettre en place des politiques afin de réduire et mitiger les nuisances associées aux activités de la logistique. Pour y arriver, elle doit être proactive et mettre en place une planification détaillée du secteur.

Il est important de souligner que cette opération de consultation concernant la Cité de la logistique arrive tard dans le processus. Alors que nous sommes en phase d'élaboration d'une vision d'ensemble avec les citoyens, le ministère des Transports finalise ses plans de conception d'un prolongement du lien autoroutier Souigny et une entreprise a déjà acquis le plus important terrain vacant du secteur, celui de l'ancienne Canadian Steel Foundries (CSF), afin d'y établir une plateforme intermodale, à moins de 100m d'un secteur résidentiel. Un autre terrain stratégique, celui de l'ancienne usine Mabe au coin des rues Notre-Dame et Dickson, est en train d'être vendu à un promoteur de lofts industriels.

En plus de l'adoption d'un PIIA, la Ville devrait mettre en place un PPU afin de mettre à jour son zonage industriel, exiger des règles d'aménagement exemplaires et soumettre un véritable plan de développement économique pour le secteur afin de désigner le type d'entreprises souhaitables dans le secteur. Finalement, un partenariat formel entre la Ville et le Port de Montréal devrait être élaboré dans le but d'améliorer la qualité de l'environnement physique du secteur.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
TABLE DES MATIÈRES	2
1. LA CONSULTATION	3
1.1 UNE CONSULTATION ILLÉGITIME ET PARTIALE	3
1.2 UN MANDAT POUR L’OCPM.....	3
1.3 DES RENSEIGNEMENTS MANQUANTS ET DES ACTEURS MAJEURS ABSENTS	3
2. L’EST DE MONTRÉAL : ÉTAT DE SITUATION	4
2.1 SANTÉ PUBLIQUE	4
2.2 EMPLOIS	4
2.3 ÉQUITÉ TERRITORIALE.....	5
3. LES NUISANCES ASSOCIÉES AUX ACTIVITÉS DE LA LOGISTIQUE	6
3.1 BRUIT.....	6
3.2 TRANSPORT FERROVIAIRE	6
3.3 TRANSPORT ROUTIER ET POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE.....	7
4. LA NÉCESSITÉ D’UNE PLANIFICATION EXEMPLAIRE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN	8
4.1 UN PROCESSUS DE PLANIFICATION INCOHÉRENT.....	8
4.2 PLANIFICATION DÉTAILLÉE	9
4.3 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	10
4.3 UN PARTENARIAT RENOUVELÉ AVEC LE PORT DE MONTRÉAL.....	10
RÉFÉRENCES	12

1. La consultation

1.1 Une consultation illégitime et partielle

L'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a tenu une « consultation publique » animée par l'Institut du Nouveau Monde (INM) le 28 janvier 2017 ayant comme objectif la présentation du projet de Cité de la logistique. Afin de garantir l'indépendance et la légitimité du processus de consultation, l'arrondissement aurait dû demander à la Ville de Montréal de donner le mandat à l'OCPM. Malgré le professionnalisme de l'INM, le refus de soumettre ce projet aux soins de l'Office entache le processus de consultation et la confiance qui doit régner entre les citoyens et l'arrondissement. D'autant plus qu'en confiant un mandat à l'OCPM, les citoyens auraient eu droit à une documentation complète et provenant d'intervenants variés au moment de la consultation et plus de temps afin d'assimiler l'information et produire des mémoires pertinents.

1.2 Un mandat pour l'OCPM

Tout d'abord, il est important de mentionner que l'OCPM est le seul organisme qui détient la crédibilité nécessaire afin de préparer des recommandations indépendantes et éclairées pour guider les élus. « De plus en plus, l'Office est sollicité pour accompagner les arrondissements ou la Ville centre dans le cadre de démarches participatives visant l'élaboration d'une meilleure planification urbaine. Ainsi plusieurs démarches sont réalisées, en amont ou en aval, pour le redéveloppement des friches industrielles, la revitalisation de grands secteurs ou pour l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) ». Il aurait donc été tout à fait opportun que l'arrondissement demande au comité exécutif de la Ville de Montréal de soumettre le mandat à l'OCPM.

1.3 Des renseignements manquants et des acteurs majeurs absents

On ne peut que constater que les organisateurs de cet événement n'ont pas cru bon de dévoiler plusieurs documents pertinents. Il faut mentionner que deux études commandées par le Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal n'ont pas été rendues publiques : une étude portant sur le développement d'une vision d'architecture paysagère pour le secteur Assomption Sud; et une étude portant sur la rédaction d'une réglementation d'urbanisme pertinente pour le développement cohérent d'un site industriel dans le secteur Assomption Sud. Ces documents de planification auraient été utiles afin d'alimenter les citoyens sur les occasions qu'offre le site.

Une grande partie des préoccupations des citoyens quant au déploiement d'entreprises du secteur de la logistique repose sur la méconnaissance des nuisances qui y seront associées. Évidemment, on parle de poussière, de bruit, de transport ferroviaire et de camionnage. Or, les citoyens n'ont obtenu aucune information sur ces sujets.

Il faut noter tout d'abord que le ministère des Transports était absent de la consultation. Aucune information n'a été présentée quant au prolongement de l'avenue Souigny vers la rue Notre-Dame; ni les tracés, ni les effets anticipés sur le camionnage. La compagnie

ferroviaire du Canadien National (CN) était présente, mais n'a pas répondu aux questions des citoyens portant sur les effets anticipés de l'établissement de nouvelles entreprises de la logistique sur le transport ferroviaire dans l'arrondissement. Puisque l'objectif de la consultation était d'élaborer une vision de planification conjointement avec toutes les parties prenantes, le partage de toutes les informations disponibles aurait dû être une condition essentielle à son bon déroulement.

2. L'est de Montréal : état de situation

Le développement d'une Cité de la logistique dans l'est de Montréal pose un problème important d'acceptabilité sociale. Il a été démontré qu'en matière de santé, d'emplois ou d'équipements publics nuisibles, l'est est souvent désavantagé en comparaison avec les autres secteurs montréalais. Avant de planifier la mise en place d'un secteur d'activité comportant autant de nuisances que la logistique et le transport des marchandises, il est prudent de s'informer sur la réalité de ce territoire désavantagé.

2.1 Santé publique

À propos de la santé publique, le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal est sans équivoque. Dans l'est, les besoins en santé augmentent, les urgences débordent et les cas s'alourdissent. Par exemple, le nombre de nouveaux cas de cancers dans l'est est supérieur à la moyenne montréalaise. « Une petite fille qui naît à la station Cadillac a neuf ans de moins d'espérance de vie qu'une petite fille qui naît à Westmount. », dit Denise Fortin, directrice adjointe du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. Deux raisons principales peuvent être identifiées afin d'expliquer cette situation : les maladies chroniques et la pollution.

Sur le territoire de l'est, on dénote une prévalence des maladies chroniques telles que l'hypertension, l'asthme ainsi que les maladies cardiaques. « On se rend compte que c'est lié aux habitudes de vie. On a 38 % de notre population qui a au moins deux habitudes de vie qui sont associées à la maladie chronique, par exemple l'alcool, la cigarette, le fast-food ou le manque d'activité physique », selon Denise Fortin. (Radio-Canada, 16 février 2016)

La pollution a aussi des effets négatifs. Le coordonnateur territorial en santé publique pour le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, Adam Mongodin explique qu'« il y a eu une étude sur la qualité de l'air dans l'est, et ce ne sont pas les raffineries qui apportaient le plus de problèmes, mais plutôt le fait d'être proche de voies routières à haut débit (les autoroutes 40 et 25) qui traversent de bord en bord. Et aussi, la proximité de terrains infestés par l'herbe à poux » dans les zones industrielles abandonnées.

2.2 Emplois

En étudiant la vitalité économique de l'est de Montréal depuis 10 ans, on observe une transformation importante de l'offre d'emplois. Les emplois au sein des grandes entreprises manufacturières disparaissent au profit d'emplois précaires du secteur des services. En 2011, à la fermeture des raffineries Shell, ce sont 500 emplois qui ont été perdus. Mabe a fermé à son tour son usine de la rue Dickson en 2014 faisant disparaître

740 emplois. Energizer a annoncé en 2014 la fermeture de son usine et la disparition de 430 emplois d'ici 2017. Sans oublier Mondelez qui, en 2016, a annoncé le départ prochain de sa production vers l'Ontario entraînant la disparition de 454 emplois et la fermeture de son usine.

L'ensemble du secteur manufacturier se porte plutôt mal et la Ville de Montréal reconnaît dans le rapport sur l'avenir de ce secteur déposé au conseil municipal en 2017 que l'évolution connaît une tendance à la baisse depuis plusieurs années. Or, l'émergence des nouvelles technologies ouvre la voie à la fabrication de produits novateurs et à une plus forte valeur ajoutée. Cependant, les initiatives mises en place par les administrations successives de la Ville de Montréal n'ont pas eu d'impacts structurants dans le développement économique et social de l'est de Montréal. Malgré les annonces de plans stratégiques et de développement pour l'est (2005-2011 et 2011-2017), il faut constater que les investissements promis (4,6 G\$ jusqu'en 2017) n'ont pas été au rendez-vous, tout comme les retours sur investissement attendus. Chantal Rouleau, mairesse de l'arrondissement de Rivières-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et membre du comité exécutif, disait en 2011, alors qu'elle était membre de l'Opposition officielle : « Il y a eu une époque où l'est de Montréal était une poubelle. Là, il faut vraiment donner un coup de barre important pour qu'on ait une qualité de l'environnement à laquelle tous les citoyens ont droit ». Force est de constater que l'esquisse de projet de Cité de la logistique proposé par l'administration Coderre ne rassure pas quant à sa capacité à améliorer la qualité de l'environnement des citoyens de l'est. D'autant plus que la proposition de Cité de la logistique ne présente aucun objectif quantitatif sur la création d'emplois.

2.3 Équité territoriale

La Direction de santé publique de Montréal (DSP) est d'avis que les impacts négatifs du développement urbain affectent ainsi grandement la santé des populations vivant en milieu urbain, particulièrement les populations des quartiers défavorisés et les populations les plus pauvres de Montréal. Or, nous ne pouvons que témoigner des inégalités qui subsistent lorsque vient le temps d'implanter des équipements publics dont nous connaissons les nuisances potentielles.

Le développement du Port de Montréal vers l'est est un exemple d'une dégradation lente des milieux de vie au cours des 50 dernières années. Le Port a acquis de nombreux terrains en bordure du fleuve afin d'y développer de nouveaux terminaux. Là où l'on retrouvait le village de Longue-Pointe avant la construction du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, on retrouve aujourd'hui des zones portuaires. Plus récemment, dans les années 1980, le remblai en bordure du fleuve le long du quartier de Tétéaultville était visé par de nouveaux développements pour le Port. N'eût été de la décision du maire Jean Doré, ce terrain ne serait probablement pas devenu le parc de la Promenade Bellerive, aujourd'hui un des 22 grands parcs de Montréal. Seule une volonté politique inébranlable appuyée par une mobilisation citoyenne vigoureuse a permis de conserver la seule fenêtre sur le fleuve à l'est du Vieux-Port de Montréal.

Depuis 2014, l'administration du maire Coderre a également déplacé le site prévu pour un des centres de compostage annoncés afin de soulager les résidents d'un quartier de Montréal en défaveur de l'est. En plus d'un centre de prétraitement et d'une usine de biométhanisation, l'est de Montréal recevra trois des cinq nouvelles installations prévues,

allant ainsi à l'encore du principe d'équité territoriale devant guider le choix d'emplacement de ces installations. Par ailleurs, d'autres enjeux qui pourraient bénéficier à l'est sont oubliés par l'administration actuelle : le prolongement de la ligne bleue et l'amélioration de l'offre de transport collectif, le remplacement du toit du Stade olympique et une préoccupation importante pour l'amélioration de la salubrité des logements.

3. Les nuisances associées aux activités de la logistique

Selon la Direction de santé publique (DSP), le bruit et la pollution atmosphérique constituent deux des principales nuisances pouvant affecter la santé des individus. Puisque ces nuisances sont associées généralement aux entreprises de la logistique, il serait pertinent d'intégrer la notion d'interface dans la réglementation de l'arrondissement. Cette action aurait comme effet de préserver l'intégrité des secteurs d'emplois ainsi que des ensembles résidentiels, tout en diminuant la vulnérabilité des résidents aux nuisances et aux risques technologiques.

3.1 Bruit

Parmi les effets néfastes du bruit en milieu urbain, nous retrouvons la gêne, la perturbation du sommeil, l'hypertension et les maladies cardiovasculaires. Le bruit issu du transport (routier, aérien, ferroviaire) est la source de pollution sonore la plus importante en milieu urbain et aussi celle qui incommode le plus d'individus.

Les travaux menés par la DSP depuis 2010 ont révélé que dans une grande partie du territoire, même dans les secteurs résidentiels, les niveaux de bruit sont supérieurs à 55 dB(A), valeur recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour préserver la qualité de vie des résidents. De plus, les niveaux de bruit moyens sont plus élevés dans les secteurs défavorisés.

Sur l'île de Montréal, un grand nombre d'individus sont exposés à des niveaux élevés de bruit. Ceci préoccupe la Santé publique, d'autant plus qu'il existe des inégalités importantes dans cette exposition, selon la DSP. Le bruit émis par les sources mobiles peut être largement attribuable au transport. Une cartographie du bruit sur l'île de Montréal réalisée par la Direction de santé publique en 2014 laisse entrevoir que la circulation routière (voiture, camion, autobus) est une source majeure de bruit à Montréal. Le transport ferroviaire et le transport aérien sont également des sources importantes de bruit ambiant dans certains secteurs de Montréal. La problématique est accentuée par l'augmentation incessante du trafic routier sur l'île de Montréal. La construction de résidences à proximité d'infrastructures de transport déjà existantes contribue à augmenter le nombre de personnes exposées à des niveaux sonores élevés.

3.2 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire et les activités qui y sont associées telles que le montage des trains, les aiguillages, les opérations de maintenance, etc. suscitent des préoccupations

sérieuses chez les experts de la santé publique. La DSP recommande que les parties prenantes du transport ferroviaire élaborent un plan d'action pour diminuer les niveaux de bruit auxquels sont exposés les citoyens vivant aux abords de la gare de triage et des voies ferroviaires (DSP, Pointe-Saint-Charles, 2013). Les solutions qui pourraient être envisagées sont multiples : mentionnons à titre d'exemple la réduction des niveaux de bruit à la source en modifiant certaines pratiques du CN (interventions sur l'équipement, sur l'emplacement des opérations, etc.), la réglementation et le zonage au niveau municipal. La DSP pourra soutenir les efforts des partenaires par son expertise sur les effets du bruit sur la santé et appuyer le processus de mise en place de solutions jugées adéquates par le milieu. (DSP, PSC, 2013)

Le transport ferroviaire génère d'autres nuisances sur la trame urbaine qui sont aussi une préoccupation. Notons d'abord que la sécurité ferroviaire est un aspect qui est une source de préoccupation pour de nombreux résidents. Les événements tragiques de Lac-Mégantic, qui sont toutefois l'exception, nous ont amenés collectivement à questionner le transport de matières dangereuses, le partage d'informations sur les passages de trains et le contenu des marchandises entre les entreprises ferroviaires et les Villes ainsi que la sécurité aux passages à niveau. Le faible niveau de collaboration entre les entreprises et la Ville de Montréal est une préoccupation bien réelle dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Par ailleurs, l'emplacement des voies ferrées en plein cœur de nos quartiers, particulièrement à Tétéreaultville, est un irritant majeur qui nuit à la mobilité de nos résidents. Le faible nombre de passages à niveau pour piétons et cyclistes rend nécessaires de longs détours ou des passages illégaux sur les voies. Quant à la circulation automobile, l'augmentation du nombre de trains ou de la longueur des trains peut causer de la congestion sur les rues collectrices et engendrer des nuisances en termes de mobilité, mais aussi pour le voisinage. Sans oublier les récentes problématiques de sifflet de train aux passages à niveau qui retentissent nuit et jour, sans préavis, lors de chaque passage de train.

3.3 Transport routier et pollution atmosphérique

Les impacts négatifs du transport sur la santé publique sont bien connus, notons plus particulièrement la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre comme étant les principaux. Plusieurs types de contaminants sont dégagés par les activités de transport dont les trois principaux sont : les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les matières particulaires.

Ces contaminants sont directement associés à des effets sur la santé comme : la diminution de la fonction pulmonaire, les symptômes cardiorespiratoires, l'utilisation de médicaments, les consultations médicales, les visites aux urgences, des hospitalisations ainsi que des décès prématurés. De nombreuses études ont démontré également que la proximité d'artères à grand débit (c'est-à-dire à moins de 50 m d'une voie urbaine majeure ou à moins de 100 m d'une voie rapide) augmente le risque relatif de décès par maladie cardiopulmonaire (près du double). La DSP nous rappelle également que les enfants sont plus vulnérables que les adultes. Durant une canicule, les personnes vivant dans des îlots de chaleurs urbains, c'est-à-dire des lieux en manque de verdure et où l'on retrouve une forte proportion de surfaces asphaltées ainsi que des logements mal isolés et mal ventilés, sont particulièrement à risque.

En 2002, dans le cadre des consultations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la DSP proposait d'augmenter la fluidité du transport par camion et de l'éloigner le plus possible des résidences dans cette partie de la ville, de diminuer le nombre d'automobiles privées qui circulent dans la région métropolitaine, d'augmenter l'accessibilité et l'efficacité du transport en commun et favoriser les autres moyens de transport actif tels que le vélo et la marche (DSP, Notre-Dame, 2002). Les objectifs de l'arrondissement dans le développement de la Cité de la logistique devraient être de travailler à la mise en place de politiques, règlements et infrastructures visant à améliorer la qualité de l'air à Montréal notamment par la réduction du volume de circulation automobile et l'utilisation accrue des transports collectifs et actifs.

Lors de la consultation, certains acteurs ont mentionné que l'arrivée de l'entreprise Raymond Logistiques et le prolongement de l'avenue Souigny permettrait de réduire les effets nuisibles du camionnage en réduisant les parcours des camions et en les retirant de la circulation locale. Cependant, ceux-ci ont échoué à nous présenter des données fiables sur les objectifs de réduction du camionnage attendus par ces projets. Faute de données probantes, nous en sommes réduits à des prétentions sans fondement.

4. La nécessité d'une planification exemplaire du développement urbain

Projet Montréal croit que l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit être le seul gardien du développement du territoire et doit s'assurer que celui-ci se réalise en respectant la vision et les orientations souhaitées par ses résidents. C'est pourquoi il doit élaborer un PPU sur le territoire visé par le projet. L'arrondissement doit également exiger que la Ville soumette un véritable plan de développement économique pour le secteur. Il est de la plus grande importance que le maintien de la qualité de vie des milieux résidentiels d'accueil soit le critère primordial dans l'aménagement du secteur industriel.

4.1 Un processus de planification incohérent

Les objectifs du processus de consultation publique entamé par l'arrondissement le 28 janvier, que certains citoyens ont qualifié de « vicié », ne semblent pas clairs. Si les fonctionnaires ont rendu public l'intention de l'arrondissement de réguler les activités de la Cité de la logistique par un Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA), ils n'ont pas démontré clairement en quoi un Programme particulier d'urbanisme (PPU) ne pourrait pas être également adopté afin de réguler les usages sur les différents terrains.

À ce sujet, nous devons affirmer haut et fort notre désaccord à l'égard des propos qui ont été tenus par le maire de l'arrondissement. Celui-ci a affirmé devant les participants que le secteur Assomption Sud ne pouvait pas faire l'objet d'un PPU puisque la majorité des terrains visés par la Cité de la logistique sont de propriété privée et non publique. Il a également affirmé que l'urgence d'adopter le PIIA empêchait la préparation d'un PPU ainsi qu'une consultation menée par l'OCPM. Pourtant, cette condition n'est mentionnée

nulle part dans la Loi sur l'aménagement de l'urbanisme du Québec. L'argument servi par le maire est donc tout simplement erroné et induit la population en erreur.

Le PPU est un outil de planification qui permet à une municipalité de l'aménagement d'organiser le développement de son territoire. Une des raisons pouvant amener un arrondissement à adopter un PPU est la volonté pour l'arrondissement « d'assumer un leadership à l'égard d'un secteur afin d'influencer le processus de développement et de coordonner les actions des divers intervenants intéressés ». Cet outil est particulièrement adapté au contexte actuel où le secteur visé fait l'objet d'une attention soutenue de la part de nombreux acteurs aux intérêts divergents. Face à cette situation, le PPU permettrait, en amont, de faire prévaloir les intérêts des résidents sur les intérêts des différentes parties prenantes.

Le PIIA est un outil de réglementation « permettant de fixer des règles, des normes et des critères d'évaluation encadrant les constructions et l'usage des bâtiments et des terrains sur le territoire ». Il s'agit donc d'un moyen de mitiger les nuisances spécifiques des entreprises qui voudront s'installer dans la Cité de la logistique.

Bien que cet outil permette de mettre en place de nombreuses solutions techniques réduisant les nuisances entre les activités industrielles et résidentielles, il ne réglemente pas les règles de zonage ou lotissement. Il faut également rappeler que ce règlement ne s'applique pas aux activités du Port de Montréal et du CN, puisque ces organisations ne sont pas assujetties aux règlements municipaux.

4.2 Planification détaillée

Le secteur Assomption Sud est considéré dans le schéma d'aménagement de Montréal comme un secteur de planification stratégique. Il représente une occasion de créer une zone d'activités diverses, axées sur le réseau de transport collectif. Afin de planifier ces transformations, l'adoption d'un PPU permettrait d'y apporter des précisions. Le PPU peut comprendre les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme (par exemple : la révision de la réglementation de zonage sur les normes d'implantation; les usages commerciaux et la mixité; la dimension des enseignes et affiches; l'aménagement paysager; la localisation des accès aux terrains et aux stationnements; les critères d'intégration et d'implantation architecturale des bâtiments).

La mise à jour des catégories d'activités industrielles dans le règlement d'urbanisme de l'arrondissement serait une mesure qui pourrait être mise de l'avant dans un PPU. Les activités autorisées dans notre réglementation ne sont plus en adéquation avec les activités industrielles contemporaines. Une refonte de ces catégories permettrait une planification détaillée des activités autorisées dans le secteur. Ce faisant, il devient possible de créer des zones de transition acceptables entre les usages résidentiels et industriels.

Il serait pertinent à l'heure actuelle de réaliser un inventaire des impacts de toutes les pollutions sur l'environnement dans le secteur. Cet inventaire constituerait une étape préliminaire dans la mise en place des mesures et des outils de suivi dans la gestion des nuisances. La démarche « Noise Management in European Ports » de la Communauté

européenne qui vise à cartographier toutes les sources d'émissions de bruit est exemplaire puisqu'elle permet un contrôle efficace des nuisances sonores.

L'arrondissement gagnerait à proposer des règles de développement exemplaires en respectant les plus hauts critères du développement durable (LEED-ND, par exemple.), en investissant sur le domaine public par des aménagements verts et durables qui offriront une valeur ajoutée aux entreprises qui s'y installeront et en privilégiant la création d'emplois bien rémunérés et accessibles à des travailleurs aux profils variés. À l'intérieur du secteur Assomption Sud, le ruisseau Molson pourrait être réactivé et intégré dans un système de gestion des eaux de pluie et de fonte des neiges en plus de maintenir la biodiversité sur le site, notamment aux abords du boisé L'Assomption. La priorité devrait être donnée à la rénovation des bâtiments existants afin d'accueillir de nouvelles entreprises.

Dans une optique de mobilité durable, le secteur devrait être facilement accessible par transport collectif et actif. À titre de secteur d'emploi au Schéma d'aménagement et de développement, l'Assomption Sud gagnerait à avoir des infrastructures en transport actif et collectif de qualité, puisqu'il s'agit d'un facteur d'attractivité important pour la main-d'œuvre.

Il serait important d'optimiser l'utilisation de l'espace et la qualité de l'aménagement. Cela peut être fait en réduisant la largeur des rues. Le coefficient d'emprise au sol maximal doit pour sa part prendre en compte non seulement les bâtiments, mais bien l'ensemble de la surface minéralisée. Enfin, des règles de verdissement supérieures à celles habituellement considérées pour les espaces industriels sont à considérer.

Cette planification détaillée permettrait finalement de protéger le patrimoine industriel du secteur et de favoriser une intégration architecturale entre la Cité de Maisonneuve et les quartiers environnants.

4.3 Développement économique

Afin que les quartiers voisins de la Cité de la logistique profitent du déploiement de ce secteur industriel, la Ville de Montréal devrait soumettre un plan de développement économique qui désignerait le type d'entreprises désirées dans le secteur. Ce plan inclurait également, par exemple, des critères d'embauche locale, des mesures de compensation pour des résidents, un fonds d'amélioration du domaine public, un fonds d'aide aux entreprises en démarrage ou des programmes d'insertion sociale ou d'économie sociale, etc.

L'ensemble du site devrait favoriser la création d'une synergie entre les entreprises, en termes d'échange de matières ou en termes de partenariats (approvisionnement en commun, mise en commun de services, partage d'immeubles, services de déplacement de personnes, production commune d'énergie, partage d'équipement ou de ressources).

4.4 Un partenariat renouvelé avec le Port de Montréal

Le déploiement de la Cité de la logistique doit devenir l'occasion de mettre en place un aménagement novateur qui permettra aux entreprises qui s'y installeront d'y trouver une plus-value. Il est essentiel que le Port de Montréal devienne un partenaire

incontournable de l'amélioration physique de ce secteur. La Ville devrait proposer au Port de développer un partenariat formel d'investissement et d'aménagement du domaine public. Une attention particulière pourrait être apportée à l'aménagement des interfaces entre la ville et le Port.

Ces traitements se traduisent par un choix de matériaux pour le sol, par du mobilier urbain et portuaire adapté, et par une qualité de design qui permet d'intégrer les deux paysages.

La topographie permet parfois de disposer de belvédères naturels ou d'aménager des parcours surplombant le paysage maritime, unissant un port actif à sa ville. Ces espaces peuvent être également intégrés dès la conception des projets en prévoyant des toits-terrasses ou en créant spécifiquement des belvédères.

La mise en place de zones tampons entre le front urbain existant ou futur et l'activité portuaire facilite la cohabitation ville/port et offre des espaces de vie. Différentes solutions s'offrent aux partenaires : des zones tampons urbaines pourraient accueillir des équipements compatibles avec l'activité portuaire, dont des bureaux, des petites entreprises ou des équipements culturels, ou des zones tampons vertes issues de la création d'espaces verts pourraient être aménagées.

Ce type de partenariat existe déjà entre la Ville et ses partenaires comme en témoignent plusieurs projets réussis tels que le Quartier des spectacles, le Campus Outremont ou le développement du Quartier Concordia aux abords du campus de l'Université du même nom. Ce projet financé par les deux parties pour une somme totale de 400M\$ a permis de transformer le domaine public par la création de véritables espaces publics entre les bâtiments de l'université et la rue. La Ville possède dans ce domaine une expertise qu'il vaudrait la peine d'exploiter afin d'améliorer la trame urbaine du secteur.

Références

CIUSSS de l'Est de Montréal. (2016). Disparités est-ouest : dossier spécial et reportages à Radio-Canada. Repéré à <http://ciusss-estmtl.gouv.qc.ca/nouvelles/2016/disparites-est-ouest-dossier-special-et-reportages-a-radio-canada/>

Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation. Ville de Montréal. (2017). *L'avenir du secteur manufacturier à Montréal*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_CM_20170123.PDF

NoMEPorts. (2008). Good Practice Guide on Port Area Noise Mapping and Management. Repéré à http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=home.showFile&rep=file&fil=NoMEports_GPG_PANMM1.pdf

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. (2017). Outils de planification. Programme particulier d'urbanisme. Repéré à <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-particulier-durbanisme/>

Office de consultation publique de Montréal (www.ocpm.qc.ca)