

RESTAURER L'EST

POUR UN GRAND PROJET URBAIN RÉSILIENT ET AUDACIEUX



Carl BÉGIN

**Mémoire déposé à la consultation de
l'Office de consultation publique de
Montréal sur le secteur Assomption
Sud/Longue-Pointe**

avril 2019

TABLE DES MATIÈRES

UN PETIT MOT	1
EN FAVEUR DE... INGÉNIEUR OU PSYCHIATRE SOCIAL?	1
22 SUGGESTIONS SUR...	2
LE PROCESSUS	4
LA CONSERVATION DU BOISÉ STEINBERG ET LES INFRASTRUCTURES VERTES, BLEUES ET SOCIALES DE L'EST	5
L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL: QUE PEUT-ELLE ?	10
ANNEXE A. UNE FENÊTRE SUR LE FLEUVE	11
ANNEXE B. COMPARER BOULEVARD URBAIN ET AUTOROUTE	12
ANNEXE C. INVERSER L'ANTENNE DU CP	14

UN PETIT MOT

Citadin montréalais depuis plus de 25 ans, père de 2 enfants nés dans l'Est, ingénieur avec un diplôme de second cycle en Gestion du développement économique urbain, j'habite le 21e siècle, l'aube naissante du 3e millénaire. Je suis propriétaire-occupant dans l'arrondissement

Mercier-Hochelaga-Maisonneuve depuis 2006. Engagé dans diverses actions citoyennes et politiques notamment **Mobilisation 6600** et le **Collectif Sauvons le Ruisseau Molson**, je m'intéresse à l'axe de la **rue Notre-Dame** depuis le début des années 2000, alors que se déroulait le BAPE sur sa "modernisation".

Co-fondateur des **Amis du parc Morgan** et un des animateurs de la **Coalition pour Humaniser la rue Notre-Dame**, j'ai co-organisé la marche collective le [Grand Tintamarre pour un Vrai Boulevard](#) (2008). Si ces entités sont aujourd'hui dissolues, la mobilisation des 3 dernières années autour des enjeux du développement du pôle l'Assomption, en résonance avec la demande d'**accès aux berges dans Sainte-Marie** (consultation sur le PPU des Faubourgs), démontre bien que les mouvements citoyens renaissent et se recomposent, selon les conjonctures, avec toujours plus de pertinence et de force.

EN FAVEUR DE...

Je me positionne généralement **en faveur des projets d'infrastructures techniques**. Vu comme des opportunités de design, ces aménagements à haute capitalisation publique offrent des occasions d'innover, de faire du bon, du juste et du beau.

Déformation professionnelle oblige, j'y vois des opportunités d'améliorer notre mieux-être individuel, collectif et écosystémique. Après tout, me dis-je, chaque initiative publique ne poursuit d'autre finalité que d'améliorer notre qualité de vie, d'augmenter notre **patrimoine collectif**, fut-il **industriel, immatériel, ou**

Grande marche collective !
Le dimanche 13 avril à 13 h 30

Non à l'Autoroute Notre-Dame !

Rassemblement au **Métro Papineau à 13h30**

La marche empruntera **la rue Sainte-Catherine**
Jusqu'au **Parc Morgan**

Puis empruntera **l'avenue Morgan**
Jusqu'au **Marché Maisonneuve**

Avec des arrêts au **Parc Jos-Montferrant**
Et au **Parc Morgan**

Grand Tintamarre
pour un VRAI boulevard !

On veut éviter la congestion?

Diminuons le nombre de voitures en ville et facilitons les déplacements !

Oui au boulevard urbain et au **transport collectif !**

Code vestimentaire suggéré : Vert durable & bleu fleuve

pour info: humanisons@rue-notre-dame.org

Pour signer la pétition <http://petition.rue-notre-dame.org>

naturel, de porter des soins à l'environnement planétaire qui nous soigne, nous alimente et supporte avec générosité tant de merveilles et de diversité.

Je suis largement **en faveur de l'intelligence collective** qui nous anime. Depuis plus de 70 ans citoyens, chercheurs et professionnels de l'aménagement¹ de la santé publique luttent, c'est assez incompréhensible² en 2019, pour que l'appareil gouvernemental propose autre chose qu'une autoroute entre le fleuve Saint-Laurent et le mont-Royal comme solution pour accroître la mobilité sur l'île de Montréal. Pourtant, ensemble, pour peu que les enjeux, les objectifs et les critères de conception soient partagés, que les informations et les faits circulent librement, je demeure convaincu que nous pouvons produire des familles de **solutions audacieuses, imaginatives, innovantes**.

Je suis aussi **en faveur des processus créatifs** de résolution de problèmes, notamment les approches du **design**, ou chaque nouvelle itération, par des mécanismes de rétroactions et une sensibilité accrue aux contextes, affinera notre compréhension des enjeux. Nous allons donc concevoir, mettre en oeuvre et **opérer des systèmes toujours plus performants**, à tout point de vue, notamment en terme d'enrichissement collectif, de résilience du territoire et de mieux-être des personnes. Tout au long de la leur durée de vie, des infrastructures techniques, vertes et sociales se combineront pour recomposer un **territoire perméable, résilient, à échelle humaine, apte à incuber des activités créatrices** de retombées positives dans un souci d'**équité territoriale**.

Je suis donc **en faveur du grand projet urbain**. Celui d'Asher, notamment, lequel est **multiscalaire** (de l'objet au paysage), **transdisciplinaire** (architectes, urbanistes, ingénieurs, mais aussi designers, sociologues, biologistes, philosophes³), animé par une multitude de **parties prenantes** (formelles, informelles, hybrides) et dans lequel le **processus** demeure tout aussi important que le **résultat**.

INGÉNIEUR OU PSYCHIATRE SOCIAL?

Je suis ingénieur et parfois, j'ai un sentiment de gêne. Il y a la commission Charbonneau sur la collusion et la corruption dans l'industrie de la construction. Il y a aussi autre chose...

Lors des soirées de présentation et depuis que dure cette volonté de boucler le réseau autoroutier au coeur des quartiers denses montréalais, les être-humains sensibles, engagés et intelligents que nous sommes avons été heurtés et inquiétés par les propos des représentants de la ville.

Heurtés d'abord par une violence institutionnelle qui déclarait "avoir une chance unique d'intervenir sur un territoire vierge". J'essai encore de comprendre... Nous demeurons prisonniers de nos métaphores... L'Assomption-Sud... Un territoire vierge. Vraiment? Une friche industrielle patrimoniale à l'étonnante biodiversité? Sans doute. Un site sous-qualifié, en déréliction, abandonné de Dieu? Peut-être. Un territoire doté de composantes paysagères assez unique. Certainement. Mais vierge?

¹ Nous pensons aux pionniers [Blanche Lemco et Sandy van Ginkel](#) qui s'opposaient, dès la fin des années 50, à la construction d'une autoroute en bordure du fleuve qui aurait détruit d'immenses pans du vieux-Montréal.

² Comme le disait Nicolas Hulot: "[je ne ressens plus de la colère mais de l'incompréhension](#)".

³ À cet effet, un écrivain, un psychologue et un philosophe complétaient l'équipe de projet du [tunnel multimodal doux sous la Croix-Rousse](#), à Lyon. À 1,8 km de long, le tunnel dédié aux modes de transport doux, est aussi la plus grande oeuvre d'art numérique d'Europe.

Selon la qualité de la lumière et l'intensité du couvert nuageux, cet **immense espace ouvert** qui sait parfois être assez paisible, offre des vues surprenantes sur les grandes cheminées de l'**incinérateur Dickson**, des Montérégiennes (les **monts St-Hilaire** et **St-Bruno**), un **élévateur à grains**, les superbes **grues du terminal Viau** (j'aime bien le patrimoine industriel), le **pont Jacques-Cartier** et le **skyline du centre-ville**, une autre soeur montérégienne: la **Montagne**, le **Stade et sa Tour inclinée**, par le grand Taillibert, les **pyramides olympiques** des non moins grands architectes Roger D'Astous et Luc Durand. En un tour d'horizon, une bonne partie de l'**identité territoriale de Montréal** apparaît sous nos yeux. Du patrimoine industriel, naturel, architectural, historique et immatériel se cotoient. Flâneurs, promeneurs, amoureux, ornithologues ou sportifs investissent ce lieu aux multiples facettes qui fut réenchânté par la nature en moins de 15 ans, après la démolition, en 2004, de la **Canadian Steel Foundries (CSF)**. C'était avant les gestes (illégaux?) de l'entreprise Ray-Mont Logistics. Mais vierge? Certainement pas. Chargé. Historiquement, symboliquement, émotivement.

Inquiétés ensuite. Troublés également. Par les propos d'économistes, d'urbanistes et d'ingénieurs au service de l'appareil municipal.

Selon le site de l'**Ordre des ingénieurs du Québec (l'Ordre)**, "le **génie est directement concerné par les questions environnementales**. Qu'il s'agisse d'appliquer les lois et règlements en vigueur ou les **principes du développement durable**, les **ingénieurs ont aujourd'hui l'obligation de se préoccuper de l'environnement** dans leur pratique quotidienne." En effet, l'article 2.01 du [Code de déontologie des ingénieurs](#) prévoit que l'ingénieur doit:

«[...] tenir compte des conséquences de l'exécution de ses travaux sur l'environnement, sur la vie, sur la santé de toute personne.»

Ainsi, toujours selon le site de l'Ordre:

«[...] pour l'ingénieur, les projets qu'il conçoit et les travaux qu'il dirige ou surveille doivent être conformes non seulement aux règles de l'art, mais aussi aux lois et règlements applicables, dont ceux qui concernent l'environnement. De même, les conseils qu'il donne à son client ou à son employeur et les actes qu'il autorise ou permet doivent respecter ces lois.»

Des citoyens ont énuméré les cadres, politiques, lois, règlements, déclarations diverses en matière de protection de l'environnement. D'autres ont soulevé l'iniquité territoriale en matière d'espérance de vie. Ajoutons que depuis 2012, l'**Organisation mondiale de la Santé** a statué que les émissions associées à la combustion du diesel, dont les particules fines, sont cancérigènes. C'est officiel. C'est n'est pas rien. C'est-à-dire que scientifiquement, statistiquement parlant, il y a un lien de cause à effet, une causalité donc, entre le cancer et le diesel qui brûle dans le moteur des camions, des autos et des génératrices. La dangerosité du diesel est reconnue.

Que l'augmentation de l'offre de voirie soit encore envisagée comme solution performante pour juguler la demande sans cesse croissante de mobilité de personnes et de marchandises est inquiétant, alors que depuis 70 ans, nous avons reconduit à maintes reprises cette expérience qui consiste à élargir et étendre

le réseau de transport autoroutier sans que la congestion s'amenuise. Bien au contraire. Ce phénomène, largement documenté en gestion de la demande, est le [paradoxe de Downs-Thomson](#).

C'est pourquoi, bien que je sois ingénieur, c'est comme psychiatre que j'aurai souhaité aborder ce mémoire et poser un diagnostic. J'en conclurai que toute entité qui envisage un projet d'augmentation de l'offre routière comme réponse à la congestion en milieu urbain, tout en pensant raisonnable y associer une acceptabilité sociale, est dans un déni profond de la science et du contexte climatique planétaire. Entre ce déni et le diagnostic de schizophrénie, il n'y a qu'un pas...

Comme le soulignait le physicien Albert Einstein: "La folie, c'est de **faire toujours la même chose** et de **s'attendre à un résultat différent**."

* * *

22 SUGGESTIONS SUR...

Malgré tout ce qui précède, comme je prends le parti d'être **en faveur**. Voici une série de **22 suggestions**, en rafale pour essayer de sauver les meubles alors que la maison brûle. Si certaines des suggestions sont audacieuses, d'autres sont banales et d'autres encore frustrantes. Il s'agit de retarder la mise en oeuvre de gestes aménagistes catastrophiques, nomment les **ouvrages d'art aériens** le prolongement de l'axe à grand débit Notre-Dame / l'Assomption / Souigny, et mieux intégrer le développement du secteur l'Assomption aux milieux de vie riverains.

LE PROCESSUS

1. **Ce grand projet urbain est plus qu'un projet de transport.** Pour ce faire, l'administration municipale doit **assumer et assurer une posture de maîtrise d'oeuvre**⁴ en portant le besoin et en précisant l'objectif du projet, son calendrier et le budget qui y est consacré. Pour amorcer la restauration de l'Est et renforcer la résilience de ce territoire brisé et gris, la ville doit définir les besoins fonctionnels et avancer une vision audacieuse, largement inspirée des aspirations citoyennes. Or, depuis 2004, alors que l'arrondissement accordait un permis de démolition au nouvel acquéreur de la **Canadian Steel Foundries (CSF)**, et jusqu'à la veille des récentes élections municipales (2017), nous aurions pu - et dû - aller plus loin, ne serait-ce qu'en matière de caractérisation de la biodiversité, de valorisation des patrimoines, de gestion des nuisances et surtout de co-design d'une vision collective porteuse d'avenir, témoin des défis de notre époque et ancrée sur les aspirations locales, sans pour autant nier les besoins métropolitains et les infrastructures stratégiques présentes.
2. **Rénover nos processus participatifs.** D'emblée, il convient de souligner le travail remarquable, la patience et l'écoute de la présidente et des commissaires de l'OCPM. Toutefois, la mise en scène, le cadre est confrontant. Il y a le face-à-face, avec le citoyen bénévole, seul, face aux 3 commissaires et aux 4 représentants de la ville, payés. La parole citoyenne est minutée. Par contre,

⁴ Le MTQ agirait alors comme **maître d'oeuvre**. À ce titre, il serait retenue par le maître d'ouvrage pour réaliser l'ouvrage, dans les conditions de délais, de qualité et de coût fixées par ce dernier conformément à un contrat.

les explications des représentants de la ville s'étirent souvent en longueur, si ce n'est pas en jugement ou en anecdote personnelle qui apportent peu aux discussions. D'ailleurs, le format n'est que peu propice aux dialogues et à la confrontation construction des idées. Je serai curieux de voir le temps de parole cumulé des citoyens et celui des représentants institutionnels.

- a. **S'inspirer de la convention d'Aarhus.** La convention d'Aarhus, une pièce législative européenne, encadre le processus de consultation populaire. Les articles 1 et 2 donnent le ton. Il y est question du **droit à l'information et à la santé** (justice sociale et équité), notamment pour les groupes de citoyens-experts qui cherchent à se documenter sur un projet. Ici, le MTQ nous fait la vie dure, malgré la Loi sur l'accès à l'information. En outre, la convention oblige les promoteurs institutionnels à compiler les **effets cumulés sur la santé**. Ces éléments gagneraient à être intégrés dans nos processus de consultation publique, que ceux-ci soient municipal (OCPM), provincial (BAPE) ou fédéral (ACEE). Après presque 40 ans de pratique, le BAPE, qui était une innovation à sa naissance, devient désuet, voire dépassé! Bien sûr le cadre du BAPE n'est pas celui de l'OCPM ou de l'ACEE. Tous nos processus participatifs doivent être revus.
- b. **Consulter en amont.** Mettre sur pied un comité de suivi composé d'acteurs locaux (citoyens et organismes issus du tissu socio-communautaire) pour effectuer le suivi de la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (Conditions 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 ; Décret 1130-2002). Mais surtout, intégrer dès que possible des acteurs locaux dans l'équipe de conception du projet. Nous approcherions alors d'un processus participatif, ouvert, plus à même de concevoir un grand projet urbain sur le socle de l'acceptabilité sociale. Dès le stade initial de la définition de la problématique, des enjeux et des objectifs. L'acceptabilité sociale peut alors être une force mobilisée vers la mise en oeuvre d'une solution jugée gagnante par l'ensemble des parties prenantes.

LA CONSERVATION DU BOISÉ STEINBERG ET LES INFRASTRUCTURES VERTES, BLEUES ET SOCIALES DE L'EST

3. **Conserver le boisée Steinberg.** Nonobstant le PPU du secteur l'Assomption-Nord et considérant le contexte social et environnemental (déclaration de Montréal sur l'urgence climatique, etc.), et à moins qu'Hydro-Québec démontre que la mouture actuelle de son projet de poste de transformation améliore les conditions environnementales et socio-sanitaires du quartier, déplacer le poste de transformation d'Hydro-Québec au nord de la rue Hochelaga.
4. **Verser le boisée Steinberg dans une fiducie foncière.** Cette approche innovante est une opportunité d'évaluer les potentialités d'une stratégie foncière, fiscale et financière en matière de protection de boisées et de biodiversité urbaine. Avec un cadre de gouvernance rassurant pour les propriétaire fonciers privés et publiques, cette approche favoriserait l'émergence de la trame verte et bleue du ruisseau de la Grande-Prairie.
5. **Évaluer l'opportunité pour le futur poste de transformation d'intégrer l'incinérateur Dickson.** Si l'état hésite à utiliser son droit de préemption pour des fins d'utilité publique au nord de la rue Hochelaga, évaluer sérieusement une co-habitation entre la société d'état et l'administration municipale pour valoriser le patrimoine industriel et intégrer le poste à l'intérieur de l'incinérateur Dickson. De plus, le vaste site pourrait fort probablement accepter les fonctions d'un éventuel écocentre. Dans le pire des cas, user du droit de préemption et installer des fonctions du complexe

Poste de transformation + Éco-centre sur le terrain voisin qui héberge le Centre de distribution de Molson-Coors.

6. **Comparer ces alternatives à l'enfouissement du poste de transformation, [comme BC Hydro l'a chiffré à Vancouver](#).** Une telle étude comparative pourrait se dérouler sur la durée de vie de l'infrastructure, laquelle doit excéder les 60 ans, et prendre en compte les opportunités de services collectifs ou de revenus associés au développement en droit aérien (en 3 dimensions) d'un poste de transformation. Par exemple, les développements commercial et résidentiel de plus en plus fréquents au-dessus des édicules des stations de métro de la STM.
7. **Gérer, de façon exemplaire, les eaux de ruissellement.** Le territoire⁵ et les contextes historique, réglementaire et législatif (Condition 18 du décret 1130-2002 du Gouvernement du Québec; Stratégie pancanadienne sur la gestion des rejets municipaux du Conseil canadien des ministres de l'environnement; Règlement C1.1 de la ville de Montréal sur l'obligation d'infiltration du ruissellement, etc.), exigent que la gestion des eaux de ruissellement en milieu urbain s'inspirent des meilleures pratiques. À titre d'exemple (ils sont nombreux), voir la figure 1.
8. **Commémorer les installations de la *Canadian Steel Foundries*, conformément à l'[avis du Conseil du patrimoine de Montréal](#) (2004).** La CSF est l'une des plus anciennes fonderies au Canada et l'une des plus grosses au monde. Ce site fait partie du berceau de l'industrialisation au Canada et de notre patrimoine industriel. Une suggestion serait de lancer un concours d'idées pour comme les énormes moules en bois qui ont servi à couler d'immenses pièces en bronze seraient encore entreposées dans un clos municipal, que la ville lance un concours d'idées pour réinterpréter ces moules de bois. Cette oeuvre pourrait être aménagée sur un espace public (Condition 7; Décret 1130-2002) et servir à la fois de marqueur historique et territorial en signalant le riche passé industriel du secteur et l'entrée de ville.
9. **Capitaliser les infrastructures vertes et les sociales à l'aide d'une ponction à même les immobilisations des infrastructures grises.** En s'inspirant du 1% pour l'intégration des oeuvres d'art aux projets institutionnels, réserver des sommes pour le verdissement et pour la conception et la construction d'infrastructures sociales⁶ au sens où l'entend le sociologue Eric Klinenberg dans son plus récent ouvrage "[Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life](#)". Les infrastructures sociales sont des lieux généralement publics, extérieurs ou intérieurs, qui offrent des opportunités de rencontre. Un réseau de bibliothèques, de parcs, de placettes, de buvettes/biergartens, de jardins communautaires ou collectifs, sont des lieux qui contribuent au mieux-être et à la résilience des quartiers. Il faudra explorer des mécanismes pour financer l'animation de telles infrastructures sociales. Ce sont elles qui apportent à la ville la couche humaine.

⁵ Le lit du ruisseau de la Grande Prairie, un des grands bassins versant de Montréal, y coule encore.

⁶ <https://99percentinvisible.org/episode/palaces-for-the-people/>



Figure 1. L'oeuvre sculpturale lumineuse "Light Showers" de l'artiste Jill Anholt fait partie intégrante du système de gestion des eaux de ruissellement du secteur *Sherborne Common* dans le cadre du grand projet de revitalisation urbaine *WaterFront* en bordure du lac Ontario (Toronto, Ontario).

10. **Interdire l'installation de tout panneau-réclame à moins de 500 mètres du parc Morgan.** Dans son testament, James Morgan a spécifiquement interdit toute activité commerciale dans le parc et le long de l'avenue Morgan. C'est ce qui a incité les propriétaires du magasin Métro sur la rue Ste-Catherine à ne pas percer d'entrée sur l'avenue Morgan.
11. **Compléter l'intégration urbaine des travaux autoroutiers passés.** Avant d'entreprendre de nouveaux chantiers dans l'Est, que la ville assume avec ambition sa vision et collabore avec le MTQ afin que celui-ci complète l'intégration urbaine des travaux autoroutiers entrepris depuis la fin des années 50 sur l'île de Montréal. Pensons au recouvrement (quasi-complété) de l'autoroute Ville-Marie, mais surtout au [recouvrement \(partiel\) de l'autoroute Décarie](#), dont la réalisation est sans cesse repoussée. À l'instar de nombreuses métropoles d'Amérique, d'Europe et d'Asie, **les autorités doivent effacer les cicatrices générées par les autoroutes** (Décarie, Ville-Marie/A-20, A-40, A19/A25) dans le dense tissu urbain montréalais avant de d'entamer de nouveaux chantiers.



Figure 2. Piste multifonctionnelle, bande d'infiltration, mur anti-bruit et jardins verticaux (Tokyo, Japon); Butte acoustique (Auckland, NZ); Aire de déambulation et de détente du parc Laurier (Montréal, Québec, Photo: Ville de Montréal).

12. Exiger qu'aucun nouvel aménagement routier sur la rue Notre-Dame ne soit réalisé sans qu'un projet de transport collectif structurant et de haute qualité ne soit proposé et développé.

Idéalement, la mise en service de l'axe de transport sera priorisée devant celle de l'axe routier. Cette mise en service prioritaire possède plusieurs avantages:

- a. présenter une véritable offre de mobilité structurante pour l'Est de la métropole qui a en bien besoin (la ligne verte est saturée);
- b. C'est la seule façon d'augmenter la capacité d'un axe de transport sans élargir son emprise;
- c. offrir une alternative aux résidents de la pointe de l'île et de la Couronne-Nord pendant les travaux;
- d. réduire la durée et le coût des travaux. Grâce à la nouvelle offre de transport collectif, les coûteuses mesures de maintien du trafic automobile seront réduites car une portion

importante la mobilité pendulaire sera assurée par une alternative de transport structurante.

- e. favoriser un transfert modal durable. Les bonnes habitudes étant adoptées durant les travaux, elles persisteront chez certains usagers à la fin des travaux.

13. Évaluer l'effet d'un train de mesures "soft" visant à optimiser la fluidité des mouvements de camions en gérant mieux la demande. Les mesures suivantes auraient déjà pu faire l'objet de projets pilote depuis de nombreuses années, jugulant ou retardant possiblement des investissements dans l'augmentation de l'offre d'infrastructures de voirie, en plus de réduire les nuisances, respecter les citoyens et contribuer à éliminer le cynisme en appliquant les règlements existantes:

- a. instaurer le *Speed dating*, un pratique qui consiste à fixer une rendez-vous entre un transporteur routier et sa marchandise.
- b. autoriser, sous certaines conditions et durant certaines périodes, les camions à utiliser de voies réservées pour les autobus.
- c. après une campagne de sensibilisation, sévir et distribuer des contraventions de plus en plus salées aux transporteurs dont les camionneurs:
 - i. manquent trop souvent leur rendez-vous avec leur conteneur;
 - ii. laissent tourner leur moteur au ralentie plus de 10 minutes;
 - iii. circulent en dehors des heures permises sur des voies locales.

14. Lancer un appel à projets international afin d'identifier des innovations prometteuses pour traiter et restaurer les sols contaminés de l'Est. Les concepts retenus seraient mise à l'épreuve à l'aide de projet-pilotes. Les prototypes jugés le plus performants seraient alors mise à l'échelle (Condition 17; Décret 1130-2002). À cette fin, [s'inspirer des projets-pilotes dans le cadre de la décontamination du Waterfront torontois](#).

15. Exiger, lors de l'implantation de tout nouveau projet commercial, institutionnel ou industriel, l'installation d'un système géothermique couplé un système de récupération de la chaleur des eaux de drainage (RCED) et à des panneaux solaires pour le chauffage des bâtiments et la pré-production d'eau-chaude. Selon un article⁷ auquel j'ai contribué, "les systèmes géothermiques sont reconnus comme l'une des technologies les plus remarquables pour le chauffage et la climatisation des bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels. Le couplage géothermie-RCED représente un réel potentiel pour bonifier davantage l'efficacité énergétique du système géothermique et, par conséquent, la rentabilité financière du projet".

16. Exiger des structures de toit pour pouvoir y installer des toitures végétales à usage intensifs et aptent à héberger des serres, ce qui renforcera la résilience du projet en offrant des retombées locales (agriculture urbaine) dans l'éventualité où le trafic mondial de conteneurs ralentit. L'efficacité énergétique par unité de surface construite est supérieur, tout comme la densité d'emplois.

⁷ Nguyen, Bégin et Pasquier "[Géothermie et récupération de chaleur des eaux de drainage : un couplage potentiel](#)", Revue Inter-Mécanique du Bâtiment (CMMTQ, 2016), pp 12-16.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL: QUE PEUT-ELLE ?

Le port de Montréal est un acteur métropolitain incontournable. Voici quelques pistes que l'administration portuaire peut explorer pour améliorer la qualité de vie de voisinage et contribuer à restaurer l'Est:

17. **Publier ses études sur la mesure des nuisances**, notamment sonores, et ainsi contribuer à la science, à l'enrichissement collectif des savoirs, lutter contre le cynisme et contribuer à rétablir la confiance entre les riverains, l'Administration portuaire et l'appareil public, car "ce qu'on ne mesure pas, n'existe pas";
18. **Autoriser l'installation d'une station de mesure de la pollution atmosphérique et sonore** et raccorder cette station au [Réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal](#);
19. **Exiger un plan de remplacement progressif, mais agressif, des génératrices au diesel** que les opérateurs de terminaux utilisent pour réfrigérer les conteneurs de leurs clients;
20. Poursuivre ses efforts d'ouverture de ses installations sur la communauté en collaborant de bonne foi à une vaste **réflexion publique sur l'accès aux berges entre l'ancien quai Poupert, dans le prolongement de la rue Iberville, et les quais du vieux-port**. Une des pièces maîtresses de cet autre grand projet urbain consiste à explorer les potentiels d'inverser vers l'Est l'antenne ferroviaire de la cour de triage Moreau. À cette fin, voir la proposition de messieurs Jean Décarie et Pierre Brisset en annexe 123, laquelle fut évoquée lors de travaux de l'OCPM sur le PPU des Faubourgs;
21. Contribuer, avec les grands générateurs de nuisances que sont les opérateurs ferroviaires (CN et CP), l'industrie du camionnage et celle du transport aérien à **doter financièrement un Observatoire de la qualité de vie** de l'Est. Plutôt que l'Observatoire des nuisances annoncé par l'administration municipale, l'Observatoire de la qualité de vie rendra compte des progrès en matière d'amélioration de la qualité de vie et de santé publique. Les premiers chantiers de cet observatoire seront de **cartographier le bruit et fixer des cibles de réduction du camionnage** sur le territoire étant donnée la dangerosité du diesel et les effets néfastes du bruit sur la santé.
22. **Envisager réactiver le quai Poupert et en faire un quai d'embarquement/débarquement pour le réseau de navettes fluviales.**

ANNEXE A. UNE FENÊTRE SUR LE FLEUVE

Hommage à Philippe Côté, l'ami des ruines, artiste, archiviste et activiste. Reproduction de la carte-postale "une fenêtre sur le Fleuve".



Trois citernes (1955 † 2008)

Les citernes à mélasse le long de la rue Notre-Dame Est bloquent la vue sur le fleuve.

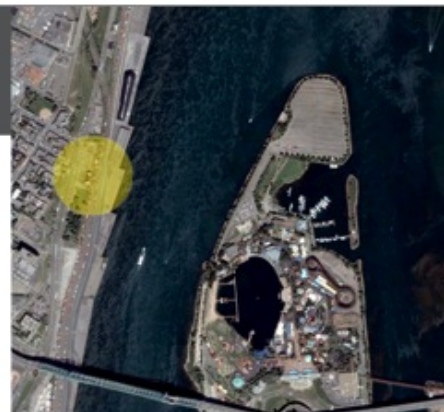
Elles furent érigées sans permis en 1955 dans le parc Bellerive. Depuis, la ville de Montréal tolère cette occupation !

Le site des citernes est en fait l'ancien emplacement du quai Poupart qui accueillit pendant plus d'un siècle le traversier entre Longueuil et Montréal; la navette fluviale ayant été abandonnée en 1931 avec l'ouverture des trottoirs du pont Jacques-Cartier.

Les citernes situées dans l'axe visuel de la rue Iberville sont promises à la démolition depuis l'annonce du prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'est en 1999. Toutefois, le dernier projet autoroutier propose de conserver les citernes en tant qu'icône du faubourg à mélasse.

Pourquoi préférer les citernes au fleuve comme élément patrimonial ? Pourquoi attendre l'autoroute pour dégager, dans l'ancien quartier portuaire de Sainte-Marie, une fenêtre sur le Saint-Laurent ? Pourquoi ne pas profiter dès maintenant de cette ouverture qui favoriserait l'humanisation de la rue Notre-Dame, et permettrait pourquoi pas, le retour du traversier au quai Poupart ?

Recherche et conception : Philippe Côté
Réalisation photographique : Michel C. Tremblay



Montréal/Longueuil - 24 XI 2007

ANNEXE B. COMPARER BOULEVARD URBAIN ET AUTOROUTE

Le texte et le tableau qui suivent sont des extraits du rapport de recherche

LAROCHELLE, P. et GAUTHIER, P. (2002). *Les voies d'accès à la Capitale Nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine*

Extraits du chapitre 1 *Cadre théorique*

Il importe de comprendre que les règles historiques qui régissent les relations syntaxiques entre les formes de diverses composantes des structures bâties constituent un véritable code qui assure la cohérence de l'ensemble parce qu'elles résultent d'un long processus d'essai et erreurs inscrit dans l'expérience collective d'édification du milieu. L'apparition de nouveaux types étrangers à la culture locale entraîne forcément un état de crise en raison du fait que ce n'est pas seulement la forme d'un élément qui est modifiée, mais l'ensemble des relations syntaxiques avec celles des autres composantes du cadre bâti.

Des phénomènes urbains récents, comme les autoroutes urbaines, les *strips* commerciaux périurbains et les tissus spécialisés pour l'édification de commerces à grandes surfaces, contreviennent manifestement à plusieurs tendances séculaires concernant ces relations traditionnelles entre les voies et les autres composantes urbaines.

L'introduction de ces nouveaux types d'éléments dans l'organisme urbain est trop subite et encore trop récente pour qu'un processus d'essai et erreurs ait permis de résoudre les nombreux problèmes dus au manque de cohérence de leur forme avec celle des autres composantes des tissus urbains. Il n'est donc pas étonnant que les espaces publics collectifs associés à ces nouvelles typologies urbaines soient caractérisés par une absence quasi totale de qualité et d'urbanité.

Parmi les voies expresses qui permettent le transit rapide à travers la ville, les types traditionnels comme les boulevards urbains ne posent aucun problème particulier d'assemblage avec les autres composantes de la forme urbaine, peu importe la largeur de leur emprise et le nombre de travées qu'ils comportent⁸. Il en va tout autrement des autoroutes – abusivement dites urbaines lorsqu'elles sont édifiées en milieu urbanisé – dont aucun des problèmes d'arrimage avec les autres éléments du cadre bâti n'est encore résolu. De fait, la présence d'une autoroute dans le milieu urbain affecte toujours négativement, et de plusieurs manières, la qualité globale de la forme urbaine.

D'une part, la qualité de l'encadrement bâti de ces voies n'est pas assurée par l'ensemble des règles culturelles qui régissent historiquement, à l'échelle du tissu urbain, les relations – les oppositions public-privé, avant-arrière, etc. – entre les voies, les parcelles et les édifices. Il en résulte que la qualité des paysages urbains offerts à la vue le long de ces parcours est généralement très inférieure à celle des autres voies publiques.

D'autre part, les autoroutes ne constituent pas seulement des axes diviseurs dans la structure de la ville, mais en créant des « périphéries internes », elles forment des « barrières urbaines » qui privent le tissu urbain de sa perméabilité normale et empêchent la possibilité de se déplacer à pied dans l'espace public.

Le tableau suivant illustre les caractéristiques respectives des voies expresses intraurbaines et interurbaines.

⁸ On pense, par exemple, aux Champs Élysées à Paris, reconnus comme l'une des plus belles avenues du monde.

CARACTÈRES COMPARÉS : BOULEVARD URBAIN / AUTOROUTE

	BOULEVARD URBAIN	AUTOROUTE
Nature	Voie intra-urbaine	Voie inter-urbaine
Définitions (Selon PRobert)	Boulevard : rue très large, généralement plantée d'arbres	Large route protégée, réservée aux véhicules automobiles, comportant 2 chaussées séparées [...] sans croisements ni passages à niveau
Usagers	Automobilistes Cyclistes Piétons	Automobilistes
Relation avec le parcellaire et le bâti	AVEC « bandes de pertinence » donc façades principales	SANS « bandes de pertinence » ni adresses civiques
Configuration	Avec ou sans terre-plein Avec trottoirs Alignements d'arbres	Chaussées séparées Sans trottoirs
Intersections	À NIVEAU relativement rapprochées (180 m max. recommandé)	VIADUCS / ÉCHANGEURS distantes
Position relative	Aux confins des tissus urbains (agit comme axe diviseur)	Aux confins des modules territoriaux (barrière infranchissable)

ANNEXE C. INVERSER L'ANTENNE DU CP

Inversion de l'antenne ferroviaire du CP, une idée originale de l'urbaniste retraité Jean Décarie, avec le concours de l'architecte Pierre Brisset, reprise par les Amis du Courant Sainte-Marie.



Capsule 4_ Inversion de la courbe du CP et accès au fleuve dans Sainte-Marie

Bref historique

La courbe du CP est le chemin ferroviaire utilisé par le Port de Montréal pour transporter des conteneurs du Port avec des convois de train de la compagnie Canadien Pacifique. Elle se trouve entre la rue de Bercy (dans Ville-Marie) et la rue Moreau (dans Hochelaga-Maisonneuve), juste au nord de la rue Notre-Dame.

La courbe et la gare de triage du CP ont vu le jour à l'époque où les activités portuaires du Port de Montréal se situaient dans l'ouest de la ville (maintenant le Vieux-Port). Avec l'ouverture de la voie maritime, les navires peuvent contourner notre port et se rendre dans les Grands Lacs. Depuis, le port s'est modernisé et a pris de l'expansion, notamment par les terminaux à conteneurs et autres installations dans l'arrondissement d'Hochelaga-Maisonneuve ainsi qu'à Contrecoeur.

Pourquoi changer l'angle de la courbe?

Comme vous pouvez le constater dans l'image, de par l'angle actuel, les convois de train venant du Port (dans l'est) doivent complètement dépasser l'entrée de la courbe près de la rue de Bercy pour ensuite reculer afin de prendre la courbe. Ceci limite la longueur des convois à 2 km, la distance entre l'entrée de Bercy et l'extrémité ouest à la rue Amherst.

Si on inverse la courbe dans l'autre direction, c'est-à-dire vers l'est, ceci faciliterait l'assemblage des trains et permettrait des convois de 3 km, ce qui est maintenant dans les normes. En plus de faciliter le transport, il y aurait un gain d'efficacité.

Quels seraient les avantages pour les Montréalais ?

Le Port n'aurait plus besoin de leurs voies ferroviaires qui se trouvent entre la rue de Bercy et la rue Amherst, là où se trouve le belvédère du Chemin-Qui-Marche. Alors, le Vieux-Port pourrait s'étirer jusqu'à la rue de Bercy. Nous aurions enfin accès aux quais et au fleuve, et nous serions beaucoup plus près de ce dernier que dans le Vieux-Port, car les quais ne s'avancent pas dans le fleuve dans Sainte-Marie. On pourrait amarrer une barge-piscine dans le fleuve, à quelques mètres du parc du Pied-du-Courant.

Une nouvelle proposition?

Non, Messieurs Jean Decarie (urbaniste) et Pierre Brissette (architecte) avaient déjà lancé cette proposition lors des consultations du BAPE pour la rue Notre-Dame, et plus récemment lors de la consultation de l'OCPM pour le PPU du quartier Sainte-Marie en 2012.

Malheureusement, d'après nos informations, la Ville ou la Province n'ont jamais donné suite.

Pourquoi le CP et le Port ne l'ont pas fait avant ?

Selon nous, la raison est simple. Ceci coûterait plusieurs dizaines de millions de dollars et personne ne semble vouloir payer cette somme pour modifier un système qui fonctionne relativement bien. Selon nous, la Ville, la Province ou même le Fédéral devraient jouer un rôle de leadership et monter un plan d'affaires autour d'un projet immobilier sur les terrains qui seraient libérés par la nouvelle configuration, c'est-à-dire autour de la rue Notre-Dame et le Port. L'argent de la vente des terrains pourrait être utilisé pour défrayer les coûts de la modification de la courbe.

Pourquoi y a-t-il urgence ?

La Province désire moderniser la rue Notre-Dame dans un avenir proche. Pour ce faire, le viaduc devra être refait et les terrains repensés de part et d'autre autour du prochain boulevard urbain. Une emprise de tramway semble être également dans les plans. Il est impératif que ces travaux soient pensés dans leur ensemble et bien coordonnés.

Que pouvons-nous faire?

Les AmiEs du courant Sainte-Marie ont l'intention de revenir avec la proposition d'inversion lors des consultations du PPU des Faubourgs, mais s'il y avait un grand intérêt de la part de ses citoyens, il y a à penser que nos instances gouvernementales écouteraiient et agiraient dans le sens de la volonté populaire. Faites-vous entendre !

Il est en quelque sorte minuit moins une.

Si nous ne profitons pas de l'occasion que nous donne la Modernisation de la rue Notre-Dame, nous allons devoir subir la vue des trains garés devant le fleuve pour encore quelques générations, et manquer une occasion en or d'avoir accès au fleuve dans le quartier Sainte-Marie.