



Améliorer les conditions de cohabitation entre les parcs d'activités industrielles et les milieux de vie par l'aménagement de l'interface



Mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
dans le cadre de la consultation sur le site Ray-Mont Logistiques -
Secteur Assomption Sud

Novembre 2024

Équipe de rédaction du mémoire

Priscilla Ananian, Professeure titulaire, Directrice de l'OMV et de la recherche

Richard Morin, Professeur associé, cochercheur

Ariane Perras, Candidate au doctorat en études urbaines, assistante de recherche

Olivier Lambert, Candidat au doctorat en études urbaines, assistant de recherche



Observatoire des milieux de vie urbains - OMV

Départements d'études urbaines et touristiques - DEUT

École des sciences de la gestion - ESG

Université du Québec à Montréal - UQAM

Montréal, Québec

Pour plus d'informations

Site web OMV : omv.esg.uqam.ca

Dans ce document, l'emploi du masculin pour désigner les personnes n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

MISE EN CONTEXTE ET PRÉSENTATION DE L'OMV

Ce mémoire est soumis dans le cadre de la consultation publique relative au site Ray-Mont Logistiques (RML) dans le secteur Assomption Sud de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (MHM). Il a pour but d'enrichir les réflexions de la commission et de nourrir le débat public concernant la cohabitation entre les usages industrialo-portuaires et les milieux de vie urbains.

L'Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) est une unité de transfert des connaissances pluridisciplinaire et indépendante reconnue par l'ESG UQAM depuis janvier 2018. Offrant une expertise en accompagnement scientifique des acteurs de la planification urbaine, cette structure a pour but d'étudier, documenter et informer les processus qui facilitent la cohabitation des usages et usagers dans les milieux de vie urbains. Grâce à une approche partenariale en recherche, l'OMV documente les effets des projets de transformation des quartiers sur la qualité des milieux de vie et agit à titre de plateforme d'échanges de connaissances et de bonnes pratiques entre les chercheurs, les acteurs du milieu et la société civile.

Depuis 2020, l'OMV a mené une [recherche partenariale portant sur le Milieu de Vie | Assomption Sud – Longue-Pointe \(ASLP\)](#), en s'intéressant particulièrement aux formes d'aménagement des interfaces présentes entre les implantations industrialo-portuaires et les milieux de vie, avec pour but de mieux gérer les enjeux de cohabitation des usages. Cette recherche a été impulsée dans un contexte de transformation urbaine d'ASLP, engendré par le projet de Cité de la Logistique (2014-2018) et par le projet d'Écoparc industriel de la Grande-Prairie (2019-2023). Cette recherche a été réalisée avec la collaboration et le soutien financier de la Ville de Montréal et grâce à des subventions de Mitacs et du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH), ainsi qu'avec la participation de l'arrondissement MHM et la table de quartier Mercier-Ouest Quartier en santé (MOQS). Elle a donné lieu à des travaux de caractérisation et à [plusieurs livrables](#) portant, entre autres, sur l'interface entre Viauville et le secteur d'Assomption Sud-Dickson où se trouve le site de RML.



LES STRATÉGIES DE GESTION ET D'AMÉNAGEMENT DES INTERFACES INDUSTRIALO-PORTUAIRES AVEC LES MILIEUX DE VIE

La cohabitation entre les activités industrialo-portuaires et les milieux de vie génère des enjeux qui ont trait au risque industriel, aux nuisances et à l'acceptabilité sociale.

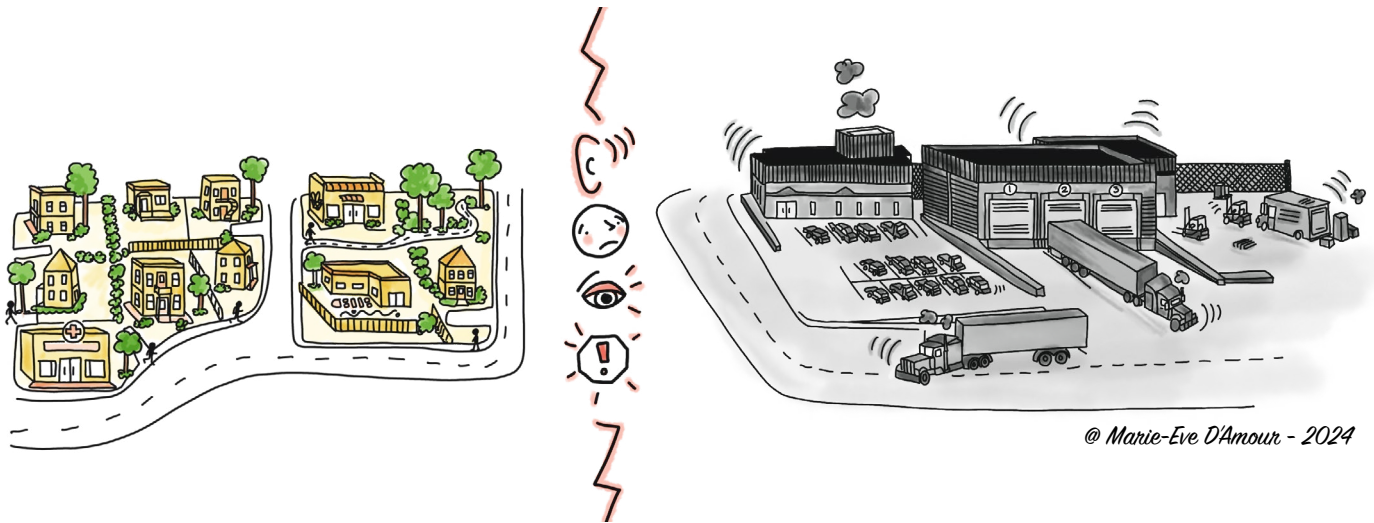
- **Premièrement**, les risques industriels concernent les dangers tels que les incendies, l'émission de contaminants, les accidents liés au transport et à l'usage de matières dangereuses et les explosions. Il s'agit de dangers qu'il n'est pas possible d'éradiquer. La mise en œuvre de stratégies et de procédures d'urgence est alors nécessaire pour apprendre à cohabiter avec les risques en minimisant les dommages.
- **Deuxièmement**, les nuisances constituent des facteurs qui affectent la perception de la qualité de vie selon différents degrés d'intensité et selon différentes temporalités. Il s'agit, par exemple, du bruit, de la pollution atmosphérique, des odeurs, des poussières, de congestion routière, de la circulation lourde, des vibrations, des effets sur le paysage, de la pollution lumineuse et de l'attraction d'animaux nuisibles. Pour les populations riveraines, l'exposition aux nuisances est à la source de problèmes de santé physique ou psychologique. Ces nuisances peuvent cependant être atténuées grâce à des stratégies de l'ordre de la gestion et de l'aménagement.
- **Troisièmement**, l'acceptabilité sociale concerne l'acceptation, par les populations riveraines et les différents groupes d'acteurs, des projets et de certaines conditions de vie en fonction de l'équilibre entre les risques et nuisances et les retombées positives que les activités qui les génèrent entraînent pour eux et pour la société. L'acceptabilité sociale est associée au bien-être et à la qualité de vie des résidents, et à des facteurs psychosociaux comme la perception du contrôle, de la justice et de l'identité collective. Le manque d'investissement de la part des pouvoirs publics envers la qualité du milieu de vie tout comme le désintérêt des industriels pour ces questions peuvent, par exemple, mener à un bris de confiance et nuire à l'acceptabilité sociale des projets de développement économique. Des stratégies telles que l'instauration d'espaces de collaboration avec les communautés ainsi que l'embellissement du territoire, l'aménagement de zones tampons et la mise en valeur du patrimoine peuvent contribuer à restaurer la confiance et l'acceptabilité sociale.

Dans ce contexte, l'aménagement des interfaces entre les secteurs industrialo-portuaires et les milieux de vie urbains, à travers une démarche collaborative impliquant les communautés locales et les acteurs du milieu, représente une piste de solution intéressante pour améliorer les conditions de cohabitation des usages.

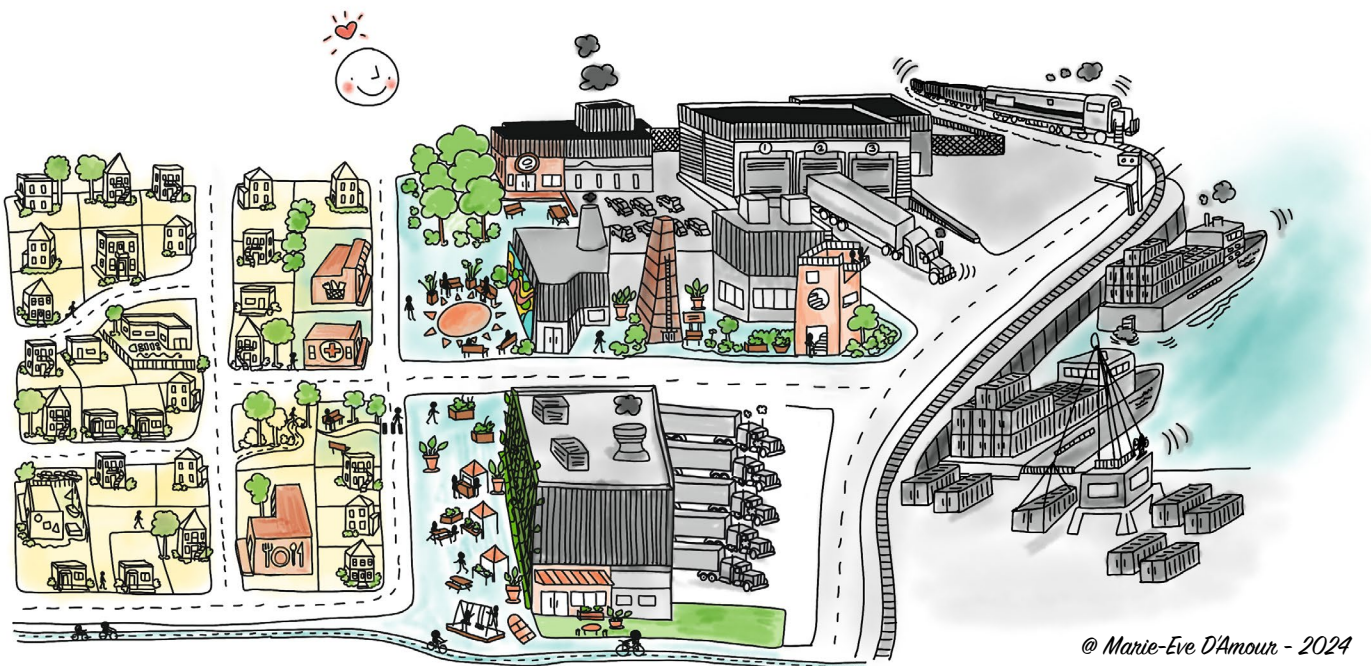


AMÉNAGER L'INTERFACE POUR AMÉLIORER LES CONDITIONS DE COHABITATION

L'INTERFACE, c'est la zone de contact entre deux secteurs qui présentent des usages et une organisation spatiale distincts : un quartier résidentiel et un parc industriel, par exemple. La qualité de vie aux abords de l'interface peut alors être affectée par des risques, des nuisances et d'autres enjeux relatifs à l'acceptabilité sociale des conditions de cohabitation.



L'aménagement urbain au niveau de l'interface peut cependant contribuer à réduire ou éliminer les nuisances, à l'aide d'interventions choisies avec soin. Ces choix doivent être guidés par les différentes nuisances qui sont vécues dans les milieux de vie et par les différents besoins des résidents et des travailleurs qui y vivent au quotidien. Ainsi, les interventions peuvent être assemblées de manière à mettre à distance les usages incompatibles, à concilier certains usages ou à mettre en valeur le territoire, en fonction de chaque contexte.



Un assemblage d'interventions peut alors être planifié afin de contribuer à :

- **Mettre à distance les usages incompatibles**

Ce type d'interventions d'aménagement a pour effet de séparer les usages jugés incompatibles, en misant globalement sur deux approches. Les interventions correspondant à la première approche consistent à créer des aménagements aux abords des sources de nuisances pour servir de barrière contre leur diffusion vers les milieux de vie. Les interventions correspondant à la deuxième approche agissent en amont pour favoriser une implantation des activités générant des nuisances le plus loin possible des milieux de vie. Il peut s'agir, par exemple, d'interventions correspondant à la mise en place de zones tampons, d'écrans antibruit ou végétalisés, ou encore d'interventions permettant une hiérarchisation routière évitant les situations de cohabitation.

- **Concilier certains usages**

Ce type d'interventions d'aménagement est mis en œuvre sur l'épaisseur de l'interface pour créer une progression et des connexions favorables entre les milieux de vie et les secteurs d'activités industrialo-portuaires ou commerciales. Il peut s'agir, par exemple, d'interventions contribuant à apaiser ou sécuriser la circulation ou à créer des sentiers traversant l'interface. Il peut aussi s'agir de permettre un accès physique ou visuel vers les implantations commerciales, industrielles et portuaires, ou bien à créer des services et espaces mutualisés, permanents ou temporaires, qui peuvent être partagés par la communauté résidentielle et le personnel des entreprises.

- **Mettre en valeur le paysage et forger l'identité locale**

Ce type d'interventions d'aménagement est centré sur la mise en valeur de l'image et la consolidation de l'identité qui se dégagent des secteurs industriels et des secteurs résidentiels. Il peut s'agir, par exemple, d'interventions visant l'embellissement du cadre bâti ou la mise en valeur du patrimoine et de repères au sein du territoire. Il est aussi question d'interventions qui consistent à aménager des espaces publics et à faire place à des installations artistiques, culturelles ou récréotouristiques renouvelant l'image du territoire.



L'OMV a produit une capsule de vulgarisation scientifique pour expliquer le concept d'interface et présenter des exemples concrets d'interventions d'aménagement qui peuvent être réalisées sur les interfaces. La commission et toutes les parties prenantes – communautés, acteurs publics et acteurs privés – sont invitées à visionner cette capsule.

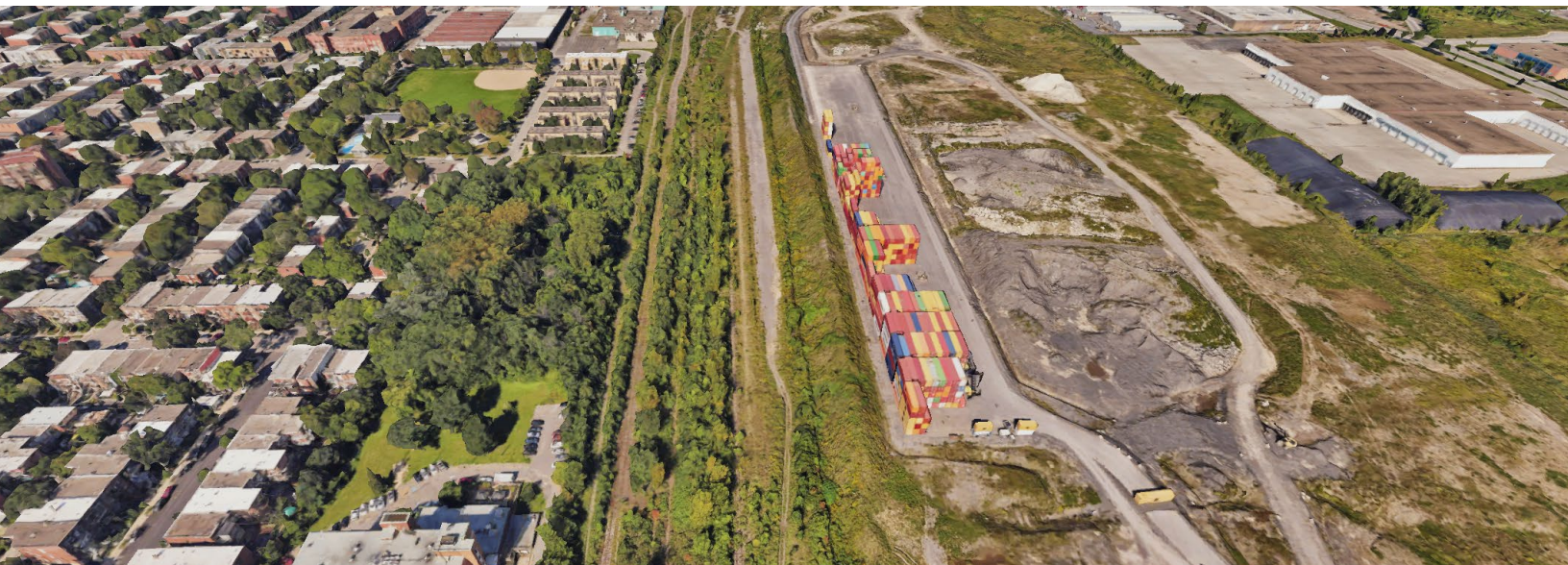
D'une durée de 5 minutes, elle doit être considérée étant une part intégrante de ce mémoire déposée à l'OCPM.



[Pour visionner la capsule sur la page Youtube de l'OMV - Cliquez ici :](#)
[Capsule vidéo : L'interface et la cohabitation en milieu urbain \[5 minutes\]](#)

Selon les résultats de recherche de l'OMV concernant le territoire d'ASLP, l'amélioration des interfaces est une responsabilité qui doit être partagée entre les acteurs privés et les trois paliers de gouvernement — municipal, provincial et fédéral — qui sont propriétaires ou gestionnaires des terrains. Ceux-ci peuvent concrètement contribuer à l'amélioration des conditions de cohabitation en collaborant pour l'aménagement des interfaces qui les concernent.

Conséquent, RML a un rôle à jouer, en tant que propriétaire et exploitant privé, pour consolider l'interface avec Viauville et pour gérer son impact sur la qualité du milieu de vie.



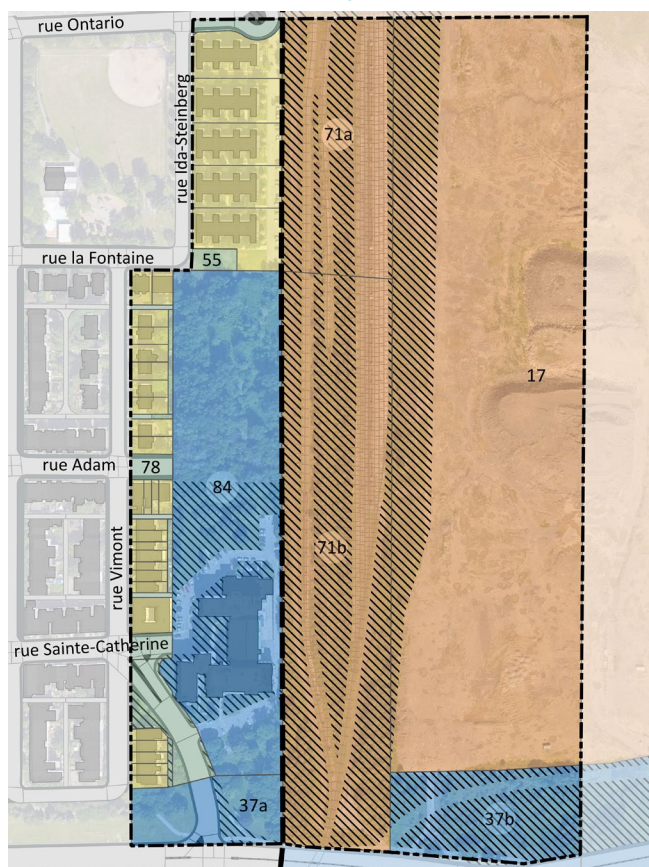
DES POTENTIELS D'INTERVENTION SUR L'INTERFACE ET SUR LE SITE DE RML

De 2021 à 2023, les travaux de l'OMV dans le cadre de la recherche partenariale ont inclus une caractérisation de la forme urbaine, des conditions de marchabilité et du foncier du secteur de planification d'ASLP et ses abords, tel que détaillé dans [trois atlas cartographiques à vocation urbanistique](#).

Selon la caractérisation morphologique et foncière réalisée par l'OMV, l'interface entre Viauville et Assomption Sud-Dickson présente plusieurs potentiels d'intervention. Délimitée afin de tenir compte du premier rang de bâtiments situés dans le secteur résidentiel et en pénétrant le secteur industriel jusqu'à une profondeur maximale de 250 mètres mesurée à partir de ligne de contact, cette interface couvre une superficie de 22,29 hectares. De ceux-ci, la compagnie GAIA Inc. correspondant à RML détient 8,90 hectares, soit 44,2% de la superficie de l'interface excluant les lots résidentiels.

En considérant l'aménagement de l'interface au moment de collecter les données, à l'été 2023, une bande de terrain correspondant à une butte végétalisée d'environ 4 mètres de hauteur avait été identifiée en tant qu'espace vacant et résiduel (EVR) sur le site de RML. Conséquemment, le site de RML contenait 23,0% de la totalité des EVR identifiés sur l'interface. **Un réaménagement du site de RML en occupant cette bande d'EVR avec des usages industriels et de logistique empêcherait de tirer profit de ce potentiel d'intervention, qui pourrait servir à insérer des aménagements permettant d'accroître la mise à distance entre les usages incompatibles, de favoriser la conciliation de certains usages et de mettre en valeur le paysage et forger l'identité locale.** Par conséquent, dans le cadre de ce mémoire présenté à l'OCPM, l'OMV souligne le rôle que RML pourrait jouer dans l'aménagement de cet espace pour favoriser la cohabitation des usages.

Carte 12 de l'Atlas cartographique no.3, p.36



Propriétaires fonciers et principaux potentiels d'intervention sur l'interface Viauville | Assomption Sud-Dickson

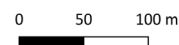
Légende

	Secteur de planification d'ASLP	Type de propriétaire	
	Bâtiment		Public provincial
	Rue		Public municipal
	Lot cadastral		Privé non résidentiel
	Périmètre d'analyse de l'interface		Privé résidentiel
	EVR		

Propriétaires fonciers

17	GAIA IINC (RML)
37	Ministère des transports et de la mobilité durable du Québec (MTMDQ)
55	Ville de Montréal
71	9169-2236 QUÉBEC INC.
78	Ville de Montréal – Voirie
84	Centre de soins prolongés Grace Dart

Selon les données analysées en juillet 2023



UNE VISION D'AMÉNAGEMENT POUR L'INTERFACE VIAUVILLE | ASSOMPTION SUD-DICKSON

En complément des travaux de caractérisation de l'OMV, des parcours commentés ont été réalisés, en 2022, avec des résidents et travailleurs d'ASLP, afin de recenser les enjeux et les pistes de solutions qu'ils perçoivent dans leur milieu de vie. Les constats issus de l'ensemble de ces travaux ont permis de préparer une série de [fascicules d'interface](#) proposant une vision d'aménagement pour chaque interface du secteur de planification.



Le Fascicule d'interface no.1 relatif à l'interface Viauville | Assomption Sud-Dickson est inclus en Annexe de ce mémoire, afin de le porter à l'attention de la commission et des parties prenantes concernées par la consultation publique, et qu'elles puissent en prendre connaissance.

La vision d'aménagement proposée pour l'interface Viauville | Assomption Sud-Dickson est la suivante :



« Marqué par un réseau d'espaces ouverts qui vient ceinturer le tissu résidentiel, l'aménagement de l'interface crée une certaine mise à distance par rapport aux usages industrialo-portuaires et de logistique. Plusieurs interventions récentes ou annoncées permettent d'envisager la consolidation d'une trame verte favorable à la connectivité piétonne, à la gestion des nuisances et à la mise en valeur du paysage. La protection du boisé Vimont, le rachat d'une partie du boisé Steinberg et de l'emprise ferroviaire, ainsi que la plantation extensive d'arbres sur un terrain municipal sont toutes des interventions structurantes. L'aménagement de l'interface pourrait aussi contribuer à mettre en valeur les vues cadrées vers le patrimoine industriel environnant, en donnant place à la créativité de la collectivité locale. À ce titre, la réalisation d'interventions découlant d'une mobilisation citoyenne forte et d'un processus de médiation est porteuse pour la poursuite de la planification collaborative sur l'interface.

Cette vision proposée vise à alimenter les réflexions collectives quant à la transformation de l'interface. Or, la réalisation de cette vision exige **une collaboration de la part de RML afin de consolider l'interface et de favoriser une réduction des nuisances perceptibles au cœur de l'interface et sur ces abords**. Il faut d'ailleurs souligner que, pour réaliser une telle vision d'aménagement, une approche collaborative et négociée est essentielle pour saisir les potentiels d'intervention et choisir des solutions concrètes qui sauront satisfaire les parties prenantes et qui seront favorables à une bonne cohabitation des usages en ville.

ANNEXE

Fascicule d'interface no.1 :

Vauville | Assomption Sud-Dickson

FASCICULE

Interface

Viauville |

Assomption Sud-Dickson

1



**LA TRANSFORMATION DES PARCS D'ACTIVITÉS
INDUSTRIELLES ET LES MILIEUX DE VIE**

**LE SECTEUR DE PLANIFICATION
D'ASSOMPTION SUD—LONGUE-POINTE**

Grand Partenaire

Montréal 



OMV

Observatoire
des milieux de vie urbains

ESG UQÀM

Mitacs

CRSH  **SSHRC**

Conseil de recherches en sciences humaines du Canada
Social Sciences and Humanities Research Council of Canada

HIVER 2024

Direction de la publication

Priscilla Ananian

Coordination de la publication

Ariane Perras

Rédaction et production des contenus

Priscilla Ananian, Professeure titulaire, directrice de recherche et de la publication
Ariane Perras, Candidate au doctorat en études urbaines, assistante de recherche
Olivier Lambert, Candidat à la maîtrise en études urbaines, assistant de recherche
Maude Le Brun, Candidate à la maîtrise en études urbaines, assistante de recherche

Contributions de recherche

Richard Morin, Professeur associé, cochercheur
Sophie Paquin, Professeure, cochercheure
François Racine, Professeur, cochercheur
Adriana Huerta-Núñez, Candidate au doctorat en études urbaines, assistante de recherche

Partenariats et financement

Ce projet de recherche partenarial est réalisé avec la collaboration et le soutien financier de la Ville de Montréal.
Il est également financé par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH)
dans le cadre de son programme de Subvention de développement de partenariat (2021-2024)
et par Mitacs dans le cadre du programme Mitacs Accélération Grappe (2021).

L'OMV tient à remercier tous ses partenaires, incluant les membres du comité directeur et du comité aviseur de la recherche.

Observatoire des milieux de vie urbains - OMV

Départements d'études urbaines et touristiques - DEUT
École des sciences de la gestion - ESG
Université du Québec à Montréal - UQAM
Montréal, Québec

Pour plus d'informations

Site web OMV : omv.esg.uqam.ca

Dans ce document, l'emploi du masculin pour désigner les personnes n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

INTERFACE VIAUVILLE | ASSOMPTION SUD-DICKSON

Ce fascicule d'interface vise à mobiliser les parties prenantes autour de la réalisation d'une vision pour l'aménagement de la zone de contact entre un milieu de vie résidentiel et un secteur à vocation industrielle, ferroviaire et de logistique du secteur de planification d'Assomption Sud—Longue-Pointe (ASLP).

Cette vision d'aménagement est formulée sur la base des travaux menés par l'OMV entre 2020 et 2023 dans le contexte d'une recherche partenariale. Elle s'appuie notamment sur les travaux de caractérisation détaillés dans les atlas cartographiques à vocation urbanistique de l'OMV, ainsi que sur les constats qui découlent de parcours commentés menés en 2022 avec des résidents et travailleurs d'ASLP.



VISION D'AMÉNAGEMENT

Marqué par un réseau d'espaces ouverts qui vient ceinturer le tissu résidentiel, l'aménagement de l'interface crée une certaine mise à distance par rapport aux usages industrialo-portuaires et de logistique. Plusieurs interventions récentes ou annoncées permettent d'envisager la consolidation d'une trame verte favorable à la connectivité piétonne, à la gestion des nuisances et à la mise en valeur du paysage. La protection du boisé Vimont, le rachat d'une partie du boisé Steinberg et de l'emprise ferroviaire, ainsi que la plantation extensive d'arbres sur un terrain municipal sont toutes des interventions structurantes. L'aménagement de l'interface pourrait aussi contribuer à mettre en valeur les vues cadrées vers le patrimoine industriel environnant, en donnant place à la créativité de la collectivité locale. À ce titre, la réalisation d'interventions découlant d'une mobilisation citoyenne forte et d'un processus de médiation est porteuse pour la poursuite de la planification collaborative sur l'interface.

Réseaux d'espaces ouverts : marquage et mise à distance des usages incompatibles

Mise en valeur du paysage et du patrimoine industriel



Sentiers informels : potentiel de connectivité piétonne



Mobilisation et créativité de la collectivité locale



Protection et consolidation des espaces végétalisés



VIAUVILLE

BOISÉ
VIMONT

RUE IDA-STEINBERG

RUE ONTARIO

ASSOMPTION
SUD-DICKSON

POTENTIELS

- 1 Large bande de terrains vacants, couvrant tout le cœur de l'interface
- 2 Connectivité avec la trame d'espaces verts et publics du quartier
- 3 Consolidation des interventions pérennisant les zones végétalisées
- 4 Sentiers informels à consolider pour créer des connexions douces
- 5 Potentiel patrimonial intéressant de certains bâtiments du secteur



CONTRAINTES

- A Voisinage des usages industriels et logistiques avec le milieu de vie résidentiel
- B Quiétude devant être maintenue pour les habitations et le centre d'hébergement
- C Nuisances sonores, visuelles et lumineuses pouvant s'accroître dans le secteur, notamment dû au terminal de conteneurs de Ray-Mont Logistiques appelé à prendre de l'expansion
- D Tensions locales nécessitant une approche concertée et négociée



CONSTATS DES CITOYENS

Les résidents se sont appropriés des espaces vacants et résiduels, qui leur servent de lieux de rassemblement, d'espace d'expression et de jardin communautaire.



La clôture végétalisée longeant la coopérative ne suffit pas pour réduire les nuisances sonores.



Des citoyens vivent un sentiment d'insécurité, le soir, dans certaines portions de l'interface. La présence de personnes marginalisées dans le boisé Vimont et sur la friche ferroviaire accentue ce sentiment.



La perception des nuisances sonores et olfactives et l'effet d'îlots de chaleur sont atténués dans les boisés Vimont et Grace Dart. La perte du feuillage, l'hiver, réduit l'efficacité de ces zones tampons.



La friche ferroviaire et le boisé Vimont permettent de réaliser des activités en plein air, comme le jogging, promener son chien, jouer avec ses enfants ou se rencontrer.



Des nuisances sonores sont générées par les activités industrielles, portuaires et ferroviaires.



ASSOMPTION
SUD-DICKSON

A C

D

Un rôle partagé pour l'amélioration de l'interface

L'interface a une superficie totalisant 22,29 hectares. Les lots non résidentiels y sont partagés entre 6 propriétaires fonciers. La Ville de Montréal ne détient que de petites parcelles représentant 3% de la superficie de l'interface. D'autres propriétaires publics provinciaux en détiennent ensemble 22%. Ce sont 2 propriétaires privés qui possèdent 75% de la superficie de l'interface. Ces propriétaires n'occupent généralement pas leur propre terrain, qui sont exploités par d'autres occupants. Les potentiels identifiés sont concentrés sur des terrains vacants ou occupés par des usages institutionnels, industriels ou ferroviaires.

Les acteurs économiques et les propriétaires publics municipaux et provinciaux ont un rôle important à jouer pour réaménager l'interface. Le choix et la réalisation des interventions doivent être le fruit d'une collaboration entre ces acteurs et la communauté.

PUBLIC
25%

PRIVÉ
75%



Boîte à outils

Plusieurs ressources existent qui visent à soutenir et outiller les parties prenantes qui souhaitent intervenir sur les interfaces entre les milieux de vie et les secteurs industrialo-portuaires.

L'OVM propose une boîte à outils pour améliorer les conditions de cohabitation entre les usages urbains au bénéfice de tous les résidents et travailleurs.

Elle s'adresse particulièrement aux acteurs économiques, publics et privés qui souhaitent passer à l'action pour contribuer à l'aménagement des interfaces qui touchent les terrains qu'ils possèdent ou qu'ils occupent.



Accéder à la boîte
à outils [ici](#)

Le concept d'interface

Exemples inspirants

Pistes d'intervention et solutions concrètes

Opportunités de financement

Services aux entreprises

Ressources en accompagnement

Outils et démarches de concertation

Enjeux de cohabitation des usages

Soutien au développement durable et intégré

