

Projet Norampac : des occasions à ne pas manquer



Le vieux viaduc ferroviaire d'Iberville/Saint-Joseph (source : Google Maps)



Le nouveau viaduc ferroviaire du bassin Peel (source : Google Maps)

Mémoire présenté à l'OCPM dans le cadre des consultations sur le projet Norampac

7 octobre 2010



Le 14 septembre 2010, l'OCPM présentait à la population le projet du groupe Réseau-Sélection pour transformer l'ancien site des industries Norampac pour un projet immobilier de 1160 logements qui pourra recevoir près de 1800 nouveaux résidents dans ce secteur. S'il y a lieu de se réjouir de la transformation de ce secteur et de la densification d'un site important dans la Ville, il faut se demander pourquoi la Ville n'a pas profité de l'occasion pour revoir certains aspects qui auraient pu permettre de bonifier la qualité du milieu urbain dans ce secteur.

Dans un premier temps, nous poserons la problématique liée à la prolongation de la véloroute suivant le corridor ferroviaire du CP, un enjeu d'envergure régionale, et dont la réalisation se trouve pourtant dans les cartons de la Ville, notamment dans le Plan de transport de la Ville de Montréal. Dans un deuxième temps, nous parlerons de la « qualité » urbaine de la rue d'Iberville à l'ouest du site, ainsi que des intersections à problèmes que sont le croisement d'Iberville/Saint-Joseph, ainsi que l'intersection Masson/d'Iberville, plus au nord. Ces deux carrefours sont d'une piètre qualité esthétique, peu sécuritaires, laids et dangereux, et la Ville ne semble même pas voir de problème à ce qu'on conserve ces témoins honteux du pire de ce que peut offrir la Ville tout près d'un ensemble résidentiel moderne à très haute densité.

Projet Montréal propose trois axes de bonification au projet :

- **Réalisation du prolongement de la véloroute**
- **Révision des intersections aux abords du projet**
- **Système d'énergie communautaire et autoproduction d'énergie**

Présentement, la piste cyclable longeant le corridor ferroviaire du CP du côté nord s'arrête à la rue Masson. Cette piste cyclable bénéficie d'une grande popularité, et elle permet de lier plusieurs secteurs qui sont difficiles d'accès par la trame normale de rues en raison des nombreux viaducs. Cette piste est multi-usage, de nombreux joggeurs l'empruntent dès les petites heures du matin, de jeunes parents y promènent leur poussette à toute heure de la journée. Même si le Plan de transport prévoit une piste cyclable (la véloroute) le long du corridor ferroviaire du CP qui descendrait jusque dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, et que le dernier obstacle est enfin tombé, soit l'antenne ferroviaire qui desservait les industries Norampac, nous avons été très surpris d'apprendre lors de cette réunion d'information que la Ville ne prévoyait pas présentement de prolongement de la véloroute derrière les nouveaux bâtiments du projet Norampac.

Le motif donné par les représentants de l'arrondissement était à l'effet que l'emprise de la rue Molson est plutôt favorisée pour l'installation de bandes cyclables afin d'assurer la liaison nord-sud, parallèlement à ce que pourrait être la prolongation de la véloroute. Nous dénonçons de vive voix cette alternative : pour passer de la fin de la véloroute à la rue Molson, il faut traverser la très vaste et dangereuse intersection Masson/ d'Iberville, y compris son virage à droite protégé à partir d'Iberville et la très achalandée entrée du stationnement du restaurant McDonald, d'une part, et si on veut poursuivre vers le sud, il faut traverser l'intersection Molson/Saint-Joseph, tout aussi dangereuse, car située juste à la sortie d'un viaduc.

Nous pensons que les personnes qui ont pensé à un tel lien ne font pas l'expérience du déplacement en vélo quotidiennement, et que c'est un compromis malhonnête qui a été trouvé pour faire taire la requête anticipée d'un prolongement de la vélo-route et ainsi conserver un caractère privatif au terrain où sera développé ce projet. Évidemment, ce n'est pas tout le monde qui veut avoir des centaines de personnes par jour qui passent derrière leur demeure. Pourtant, on a ici une occasion rêvée de faire passer un tronçon qui donnerait un immense avantage à l'ensemble de la collectivité montréalaise, avant les préoccupations individualistes des nouveaux futurs résidents. Si ce n'est pas fait avant que ces résidents apparaissent, il est à parier que les représentations de ceux-ci feront que ce tronçon ne sera jamais réalisé.

Nous présenterons ici deux options pour le prolongement partiel de la vélo-route vers le sud, dont un premier avec un accès additionnel à même le site du projet.

On a présentement une chance de faire le lien manquant vers l'est. On a surtout une opportunité de faire éviter aux cyclistes de traverser l'intersection d'Iberville/Masson. Éviter cette intersection dangereuse serait une amélioration notable à l'option présentement privilégiée d'amener les cyclistes vers la rue Molson en traversant cette intersection où convergent 10 voies routières (deux fois deux voies de chaque côté des six voies du viaduc Masson). Pour ce faire, il faudrait que la Ville procède rapidement à l'installation d'une piste dans la bande de 8 mètres située au sud du terrain de la Norampac. On pourra alors rejoindre l'intersection Saint-Joseph/Molson à partir de la vélo-route en empruntant une piste le long de la limite sud du terrain (longeant les barrières bétonnées du viaduc Saint-Joseph).

Il serait même souhaitable que ce lien cyclable soit réalisé avant le début du chantier afin que les cyclistes puissent avoir une option pour éviter de passer sur la rue Molson qui grouillera d'activité pendant la longue durée des travaux de construction. Les entrées et sorties de camions lourds ajouteront un niveau de danger sur cette rue, en plus de la remplir de traces de boue quotidiennement, et ce, jusqu'à la fin du chantier.

Recommandation 1 :

Que la Ville utilise la servitude réelle et perpétuelle sur la mince bande de 8 mètres à la limite sud du terrain, le long du boulevard Saint-Joseph, pour y ériger un accès à vélo et une rangée d'arbres entre le parc Pélican et la vélo-route. Et pour ce faire, que le socle pour cabinet de sectionnement d'Hydro-Québec soit relocalisé ailleurs que dans cette servitude, tout comme la base de béton du panneau réclame.

Dans un second temps, on pourrait même se rendre jusqu'à la rue de Rouen (avec une piste empruntant l'emprise de la voie de garage du CP). Si le CP tient à garder la voie de garage active, il est toujours possible de se rendre jusqu'à l'avenue du Mont-Royal (côté Rosemont) et rejoindre le cœur du récent quartier Angus, en évitant d'avoir à traverser Saint-Joseph à l'intersection de Molson.

Recommandation 2 :

Que la Ville s'empresse de procéder au prolongement de la vélo-route jusqu'à l'avenue du Mont-Royal, et ce, avant que les premiers résidents n'occupent les logements du projet Norampac afin de bénéficier d'un droit d'aînesse.

Les intersections situées près du projet sont présentement très peu attrayantes pour les piétons. Si on veut faire découvrir aux futurs résidents tous les avantages que peut offrir la Ville, il faut à tout prix penser à s'attaquer de front aux problématiques de sécurité que posent ces intersections. Lors de la rencontre d'information, à la question « est-ce que la Ville a entrepris une réflexion sur l'avenir des viaducs connexes au site qui va recevoir 1800 nouveaux résidents » les responsables de l'aménagement urbain de l'arrondissement ont donné une réponse évasive qui a reporté la responsabilité à la section transport de l'arrondissement, qui a elle-même reporté la responsabilité à la division viaducs et ponts de la Ville-centre. Par ce jeu de ping-pong administratif, on se réfugie dans l'analyse bête et froide à savoir si le viaduc et ses abords fonctionnent bien dans une perspective typique de transport routier.

Nous dénonçons le manque de vision et l'absence d'initiative des responsables de l'aménagement urbain, qu'ils soient de l'arrondissement ou de la Ville-centre. L'arrivée d'un grand projet résidentiel est connue depuis le changement de zonage, et un projet d'une telle densité justifie largement que les intersections soient revues, en particulier l'intersection d'Iberville/Saint-Joseph qui est une fracture urbaine dont la notoriété provient de ses carences au niveau de la sécurité. Nommé à juste titre « le viaduc de la mort », même s'il a fait l'objet de nettes améliorations ces dernières années, il reste une intersection dangereuse, dont le croisement se fait en tranchée, et dont deux des côtés sont supplantés par des viaducs étroits et sombres. On ne découvre l'autre voie qu'au moment où l'on est engagé dans l'intersection, ce qui fait que le non-respect des feux de circulation est souvent mortel à cet endroit. À preuve, les bouquets et les photos qui rappellent autant de drames humains qui ont eu lieu là, et qui sont directement liés à la configuration des lieux.

Ces deux viaducs ont été construits à d'autres époques et selon des normes de sécurité bien en retard par rapport à celles d'aujourd'hui. L'un est fait de colonnes de béton surdimensionnées au point où on dirait un temple égyptien datant de 3000 ans, et l'autre en acier, très étroit, est si noir qu'il semble avoir survécu aux deux guerres mondiales. Aussi, les quatre coins de l'intersection sont des murs de soutènement dont l'espace à la surface est du stationnement trois fois sur quatre. Il serait très possible d'éliminer une grande part du danger en tronquant ces trois coins, et en dégagant la vue sous ces viaducs avec de plus longues portées et des excavations additionnelles de part et d'autre des viaducs actuels.

L'exemple d'un viaduc moderne avec vue dégagée est celui situé à proximité du bassin Peel, là où les rails du CN enjambent la rue Peel. Bien que cet ouvrage puisse être coûteux, il serait totalement justifié par les revenus fonciers additionnels que la Ville prélèvera aux futurs habitants du projet, et définitivement par le triste bilan de cette intersection au niveau de la sécurité.

Recommandation 3 :

Que la Ville étudie la refonte de l'intersection d'Iberville/Saint-Joseph en considérant la possibilité de tronquer les coins aveugles et d'inviter le CP à reconstruire les viaducs de façon moderne et sécuritaire, avec des espaces dégagés et une meilleure visibilité, en misant sur la sécurité des piétons.

La configuration actuelle de la rue d'Iberville est très déplorable. Le paysage industriel en déclin et l'absence de toute verdure en font un boulevard bien ingrat pour les cyclistes et les piétons. Le réaménagement à venir de cette artère et l'inclusion des préoccupations des cyclistes et des piétons se buteront nécessairement aux infrastructures vieillissantes que sont ces viaducs. Aussi, on aurait ici une occasion en or de lier les deux arrondissements par un passage piétonnier enjambant les rails du CP dans l'axe de la rue Laurier. Ce lien permettrait aux résidents de ce projet et ceux de l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie d'accéder à pied ou à vélo au pôle communautaire du Plateau-Mont-Royal situé juste de l'autre côté des rails, en l'occurrence le Centre du Plateau, qui inclut une piscine et un gymnase. La situation géographique de ce pôle conviendrait totalement à un partage entre les deux arrondissements.

Recommandation 4 :

Que la Ville étudie la possibilité d'établir un petit pont enjambant le corridor ferroviaire du CP pour les piétons et les cyclistes dans l'axe de la rue Laurier, pour permettre un lien sécuritaire avec l'arrondissement voisin, sans avoir à passer dans un long viaduc routier.

Même si l'intersection d'Iberville/Masson se trouve un peu plus au nord du projet, elle a néanmoins un rapport avec le site, car c'est là l'entrée de la promenade Masson et du quartier, et l'ajout de 1800 nouveaux résidents à proximité ajoutera une pression sur celle-ci. Cette intersection est catastrophique : elle est largement surdimensionnée, l'entrée du viaduc et les rues le bordant en font une dizaine de voies à traverser du nord au sud, et le virage à droite protégé à partir d'Iberville pour aller sur la rue Masson pose aussi problème. C'est un véritable « no man's land », très peu invitant pour les piétons et les cyclistes. Ce qui devrait être la porte d'entrée du quartier Rosemont est présentement un lieu extrêmement rebutant pour quiconque s'y aventure autrement qu'en voiture. Les virages à gauche en font une accumulatrice de trafic de tous côtés, et les traverses piétonnes n'y sont pas sécuritaires.

Recommandation 5 :

Que la Ville revoie d'urgence la configuration de l'intersection d'Iberville/Masson afin de la rendre sécuritaire, autant pour le trafic automobile que pour les piétons et les cyclistes.

Systèmes d'énergie communautaire et autoproduction d'énergie

Nous tenons à souligner la volonté affichée du promoteur à « construire des bâtiments ayant une performance énergétique supérieure d'au moins 10 % aux normes en vigueur fixées par le Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments (CMNEB), et déployer ses meilleurs efforts afin d'atteindre un ratio de 20 % ».

Malgré tout, nous considérons qu'un projet immobilier de cette ampleur aurait dû opter pour des standards énergétiques plus élevés. Par exemple, la présence de 1160 logements en un seul site pourrait justifier la construction d'un système d'énergie communautaire pouvant combler les besoins de chauffage, de climatisation et d'eau chaude.

Ce type de système centralisé permettrait non seulement d'accroître le rendement énergétique global du complexe immobilier, mais en plus, il devient alors techniquement possible d'intégrer différentes sources d'énergies renouvelables (géothermie, solaire thermique et/ou photovoltaïque, biomasse, récupération de la chaleur des eaux grises, hydroélectricité, etc.), et ce, à coût de revient abordable par logement.

À noter que les systèmes centralisés modernes n'empêchent pas le contrôle local de la température, ni l'établissement d'une facturation de la consommation énergétique par logement.

Recommandation 6 :

Que la ville demande au promoteur d'inclure dans son projet un système d'énergie communautaire.

Recommandation 7 :

Que la ville demande au promoteur de maximiser l'autoproduction d'énergie sur son site afin de répondre idéalement à 100% de la demande énergétique projetée.