

# NORDELEC : UN DOSSIER À RÉ-OUVRIR ET REVOIR

De Shaen Johnston. B.Sc Dip.Ed.

Introduction

Brève explication de l'intérêt porté au projet

Questions et observations de l'ordre générale

Questions liées au projet

Observations liées au projet

Suggestions

-au niveau du développement globale

-Au niveau du projet

Conclusion

-global

-Nordelec

Référence

## INTRODUCTION

Je m'appelle Shaen Johnston.

Je suis écologiste.

J'ai été enseignante pendant près de 30 ans.

Être partenaire d'un architecte pendant 37 ans m'a sensibilisé à beaucoup de problèmes liés à un tel projet.

Je siège sur le conseil administratif de la Clinique de la Pointe.

Je suis membre de l'Enviro-Pointe, et d'autres associations du quartier.

Je vis à Pointe-Saint-Charles. J'ai vécu à Montréal il y a 20 ans, pendant 20 ans.

Ensuite, j'ai vécu à la campagne pendant 20 ans. Mener une vie active la bas, impliquait l'usage fréquent de voiture. Une telle dépendance n'est ni nécessaire ni souhaitable en ville. Je suis de retour à Montréal depuis trois ans. Les changements observés ne sont pas impressionnants. En campagne, même dans les villages, des règlements existent pour protéger le patrimoine historique. Ces règlements existent dans le but de conserver le caractère particulier du lieu. Ces règlements gouvernent aussi l'apparence externe des nouvelles constructions pour assurer leur intégration esthétique à l'intérieur de leur environnement immédiat. Pourquoi c'est autrement à Montréal?

Nous sommes en train de perdre ce qui est unique et typique de Montréal. Les bâtiments de caractère typiquement montréalais ne sont pas remplacés par des structures intéressantes. La ville est dominée par des immeubles d'appartements anonymes créant une ligne d'horizon peu intéressante. Contrairement à Barcelone, Paris et Berlin, il y a peu de construction de nouveaux bâtiments intégrés ou exceptionnels personnifiant notre ville.

J'ai eu le coup de foudre pour la Pointe. C'est un lieu qui est à l'échelle humaine. C'est une communauté. L'histoire nous entoure. Il y a de l'espace vert. J'accepte la nécessité de nouveaux bâtiments et la densification dans le quartier, mais ce qui se construit est ni intéressant, ni sain pour le quartier. Alors je m'implique.

## **BRÈVE EXPLICATION DE L'INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET**

**Je reconnais que ce dossier est ouvert à la demande du promoteur pour faire accepter quelques modifications au projet. Ceci est une occasion de ré-ouvrir le dossier du projet qui n'a jamais été accepté par la communauté dans sa forme présente. Il y a des problèmes : au niveau mixité; au niveau d'intégration au quartier socialement et de manière économique; visuels et esthétiques. Il y a le problème d'impacte environnemental (microclimat, qualité de l'air, excès de bruit, espaces verts, espaces de récréation) et de circulation.**

Je suis en faveur de la rénovation du bâtiment en existence pour qu'il soit destiné aux logements et des commerces. Je suis aussi en faveur de la construction des logements dans l'espace ilot B, mais j'ai beaucoup de doutes et inquiétudes par rapport à la spécificité du projet et son impact sur le cartier tel que conçu. Mes recherches ont soulevé beaucoup de questions qui crient pour des réponses et des solutions.

## **QUESTIONS ET OBSERVATIONS DE L'ORDRE GÉNÉRALE**

1. Comment peut-on croire au processus démocratique de consultation quand la construction persiste pendant les consultations? Comment pouvons-nous nous duper au point de croire que les décisions n'ont pas déjà été prises?
2. De l'extérieur, il semble que le promoteur n'a qu'à demander pour recevoir.
  - a) Il y a dérogation des règlements uns après les autres. Exemple: hauteur des bâtiments;
  - b) superficie maximale pour un commerce.Nous ne pouvons pas accepter ces 'exceptions.' Au moins ces règlements aident à guider et faire respecter un semblant de vision globale de développement urbain.

## **QUESTIONS LIÉES AU PROJET**

1. Comment est-ce que ce projet, dans sa forme actuelle, contribue de façon positive à la communauté de PSC?
2. De quelle manière ce projet pourrait-il faire partie d'un plan du développement urbain durable du sud-ouest?
3. De quel façon un tel projet peut être considéré comme à jour avec les nouvelles tendances? Il met la maximisation des bénéfices du promoteur et l'utilisation de l'auto au centre de tout développement.

4. Comment pourrait ce projet prétendre promouvoir les dites valeurs de la ville: de mixité des différentes gens et populations?
5. Comment est-ce que ce projet adresse l'énorme problème l'exode de la ville des jeunes familles (20 675 individus dans 2011)? \*Source 1
6. De quelle manière la ville/l'arrondissement et le promoteur comptent combler le besoin en espace vert et de récréation cet ajout de 25 % de population? Où est le 25 % de plus d'espace vert et récréation?
7. Par quel moyen les ilots thermiques, conséquences des ces énormes structures en briques et verre, vont être contré?
8. Comment est-ce possible d'éviter un conflit d'usagers de la rue St Patrick? Cette rue est désignée pour les camions, puis on prévoit donner 1 259 nouveaux véhicules un accès directe à cette rue.
9. Comment est-ce logique d'empirer la congestion déjà sérieuse à l'heure de pointe dans cette zone à proximité du pont Victoria?
10. Comment peut-on donner la bénédiction à un plan qui va sérieusement empirer la qualité de l'air qui est déjà surchargée de pollution grâce au débit du pont Victoria, du pont Champlain et la circulation des trains de banlieue et de cargaison?
11. Pourquoi tous les autres moyens de transport déjà en place ne suffit pas à combler les besoins de transport?
12. Qu'est-ce qui va empêcher les commerces du nouveau projet d'éliminer les commerces existants de la Pointe?
13. Comment ce projet reflète la mixité de gens dites un concept clef pour la ville, dans les nouveaux développements? Comment est-ce que cette nouvelle population va être intégrée à la population actuelle et à ses commerces? Une personne sur 5 sera nouvelle.
14. Comment est-ce que les logements sociaux et à prix modique du projet satisfassent de manière significative le besoin criant de logements sociaux et abordables?

## **OBSERVATIONS LIÉS AU PROJET**

1. Ces cages à poules 'luxueuses' ne sont que des mini 'pied-à-terre'. Ceux-ci ne sont pas conçus pour le trajet de vie typique des humains: célibataire, couple, jeune famille plus sédentaire, famille avec adolescents plus mobiles, des aînés. C'est la ségrégation des ces différentes étapes de la vie qui est en partie responsable de la désintégration de notre

société. La PSC est une communauté forte parce qu'on y retrouve de tout – cette fameuse mixité. Ce projet ne promue pas cette dernière. Devons-nous déduire que c'est l'objectif des conseillers d'éliminer cette communauté? S'ils ne cherchent pas à protéger et à promouvoir notre communauté, ils sont en train de la détruire.

2. Un tel projet ne serait pas accepté s'il était destiné uniquement à un groupe ethnique ou social à l'exclusion de tout autre groupe. Par le prix même des condos, on fait une sélection de type équivalent. Le prix de ces condos est abordable pour moins de 20% de la population de Montréal. De ce fait, plusieurs sont exclus de ce projet à grande échelle. Un projet d'exclusion à cette échelle, aura un impacte très négatif sur le quartier.

3. La pression sur l'infrastructure de transport est déjà forte. L'introduction de 1259 véhicules de plus va empirer une situation déjà hors contrôle. Comment peut-on logiquement considérer cette augmentation? En acceptant cette augmentation de 1259 voitures, nous respectons des proportions désuètes établies à une autre époque! En plus, la proportion de voitures pour les logements sociaux est de 25%. Pouvons-nous conclure que les plus aisés ont une permission spéciale les permettant de polluer une ressource en commun, plus que les plus pauvres? La société canadienne du cancer reconnaît l'impact néfaste de la pollution de l'air – particulièrement celle des voitures en milieu urbain - sur la santé des humains. De nos jours, le nombre de stationnements privés alloués aux propriétaires est inacceptable. **\*Source 2**

4. Grâce aux hauts murs construits jusqu'au bord des trottoirs, et le peu d'espace entre les bâtiments, naîtra le phénomène des entonnoirs à vent. Ceci ne va pas promouvoir la circulation des gens sur les lieux autre que dans leurs véhicules.

5. Ces couloirs entre les bâtiments ne sont pas des espaces à l'échelle humaine. Ils n'encourageront pas les gens à vouloir pratiquer un transit actif.

6. Si on transposait la superficie de ces bâtiments, comme si c'était des triplex, ils occuperaient une énorme superficie. Les espaces verts prévus à date, équivalent peut-être à l'équivalent d'un dixième de ce qui serait nécessaire pour une telle augmentation de population. Les habitants de ces condos vont sur peupler le parc Joe Beef de façon nuisible. Le Canal Lachine ne comblera pas les besoins accrus. C'est un parc à utilité réduite; surtout une piste de vélo et de piétons sans permettre aux gens d'y jouer ou pique niquer.

7. Ce projet représente une énorme consommation d'eau traitée et conséquemment la production d'eaux grises (toute eau domestique sauf celle de la toilette) et de ruissellement.

8. Les espaces verts du projet, au niveau de la rue, sont exclusifs, malgré que la présence d'une nouvelle population si importante exerce une énorme pression sur toute la région qui l'entoure: eau, espaces verts, oxygène, lieux de récréation, etc.

## **SUGGESTIONS**

### **A) Au niveau du développement général PAR la ville/arrondissement**

1. Organiser un moratoire afin d'avoir le temps d'établir un vrai plan de développement urbain durable.
2. Établir un plan de développement urbain durable qui inclût tout ce dont une communauté a besoin: -une variété d'habitations, et à leur portée: des lieux de travail, de services (santé, éducation, garde), des lieux de récréation, des espaces verts, des transports en commun, l'infrastructure pour supporter les commerces; autant bien que des lieux culturels ainsi qu'un programme visant la protection des lieux historiques. Un tel plan gardera une population stable au centre ville, et éliminera beaucoup de congestion et pollution dû au transport des travailleurs des banlieux.
3. Prendre au sérieux les avis de l'ONU par rapport au réchauffement global et mettre en place des règlements préventifs, pas récupératifs lors de l'élaboration de nouveaux projets.
4. Suivre les conseils de la Société canadienne du cancer: 'Réduire les risques pour la santé liés à la pollution de l'air extérieur en réduisant la quantité de carburant utilisé et ainsi les émissions.' 'Marcher, prendre le vélo, utiliser le transport en commun ou faire du covoiturage au lieu de prendre sa voiture puisque le transport constitue une source importante de pollution atmosphérique. **Source 2**
5. Établir une équation qui donne la proportion minimale essentielle en espaces verts pour chaque humain (en tenant compte de la pollution, et la consommation d'oxygène) puis la respecter.
6. Avoir la sagesse, et l'humilité d'apprendre des erreurs et succès des autres grandes villes de l'ouest et suivre les courants actuels par rapport au plan de développement urbain durable.
7. Acheter des terrains pour protéger les lieux historiques, faire des parcs, (incluant les lieux de récréation), des habitations sociales et abordables AVANT de changer la désignation du territoire d'industriel à domiciliaire.
8. Tenir les consultations publiques avant de donner des permis aux promoteurs

## **B) SUGGESTIONS**

### **Concernant le projet Nordelec**

1. Logements et bâtiments :
  - a) Le projet doit être modifié pour : inclure une mixité entre la population existante et la nouvelle

ayant aussi une bonne variété de locataires/propriétaires  
dans des bâtiments variés  
adaptés à leurs besoins particuliers  
en proportions égales  
pour les célibataires, les couples, les jeunes familles, les familles avec des adolescents.

b) Il faut refuser l'expansion des ailes dans l'îlot A vers la rue St-Patrick.  
Il faut réattribuer ce lieu à une autre fonction: parc (pour jeunes enfants?).

Ceci:

Adoucira l'apparence d'un pénitencier: haut, étroit, imposant;

Romprait l'impact visuel si envahissant.

Enlèverait l'effet tunnel/couloir présent à cet endroit sur la rue St Patrick.

Contretrait l'effet de l'îlot thermique.

Empêcherait la rupture dans la fluidité de la circulation sur la rue St-Patrick.

c) Ne pas accepter l'ajout d'un étage de plus sur l'îlot B. Ne pas accepter le projet prévu sur ce site. Ne construire aucun bâtiment plus haut que 3 étages. Avoir une mixité de bâtiments: petits immeubles d'appartement, triplex, maisons unifamiliales.

d) Éviter la construction de nouveaux bâtiments qui arrivent jusqu'au bord des trottoirs, ainsi éliminant des problèmes de microclimat, vents, échelle psychologique aliénante.

e) Garder tous les espaces entre les ailes des îlots A pour la verdure et des sentiers

f) Que tous les bâtiments soient équipés avec d'un système de récupération des eaux grises. Nous avons déjà les règlements pour soutenir ce processus.\* **Source 3:** Il existe déjà plusieurs villes d'Europe qui exigent que tout nouveau bâtiment soit équipé pour la récupération des eaux grises. Ils sont même équipés de programmes pour le retro-fit.

g) Que nous profitons des bourses du gouvernement canadien pour les toits verts et de la présence de la technologie locale pour que tous les toits du projet soient verts (de végétation)\***Source:4.**

Profitant des avantages connus de :

prolonger la vie des toits de plusieurs années.

protéger l'enveloppe des bâtiments

économiser l'énergie du chauffage et de refroidissement.

Donner de la valeur ajoutée

réduire de manière importante l'effet d'îlot thermique

recupérer 50 % des eaux de pluie par absorption des plantes et substrats, évitant l'effet du ruissèlement.

filtrer l'air - (pollué d'avantage par l'augmentation des voitures dans ce projet)

Absorption de bruit (utilisé à l'aéroport d'Orly, France) \***Source 4**

Ajouter des espaces verts pour compenser pour l'insuffisance de ces dernières proportionnellement au nombre de nouveaux habitants occupant ce lieu.

Ces espaces verts pourraient être des jardins communautaires – tissant des liens communautaires reconnus pour leurs bienfaits nombreux:

Améliorer :

la nutrition

la santé mentale

le sentiment d'appartenance communautaire

l'activité physique de l'individu. **Source 3:**

Ces jardins pourraient réduire le niveau de criminalité local: 'Les jardins communautaires ont l'effet reconnu de réduire la criminalité locale.' \***Source 3**

## 2. Commerces

a) Respecter le règlement pour un surface maximale de 15000 m2 pour un espace commercial. Pas de dérogation.

b) Mettre en place un mécanisme qui sera en mesure d'assurer qu'il y ait une complémentarité, et non une compétition entre les commerces du projet Nordelec et les commerces de la Pointe.

c) Garder les quelque étages en haut du bâtiment ilot A pour les espaces comme prévues au début.

## 3. Stationnement

a) réduire à 25% la proportion de stationnements d'auto par logement, ainsi évitant une sérieuse dégradation de la qualité de l'air, une congestion d'automobiles, un niveau de bruit désagréable, et permettant d'avoir une variété de logements adaptés à une population mixte!

b) Ajouter un autre 15% en stationnement pour communauto (la moite hors terre)

c) Ajouter le nécessaire pour les véhicules commerciaux de livraison

4. Environnement :Espaces verts et récréation els

a) Doubler la largeur des trottoirs autour de ce projet, pour réduire l'effet couloir qui est psychologiquement écrasant et diminuer les effets de microclimats désagréables.

b) Que la portion d'espace vert et de récréation, nécessaire à une telle population soit fournie directement par le promoteur (étant donné qu'il a eu le terrain pour un rien!) ou par les fonds du promoteur dans des lieux connexes.

c) Mettre l'espace vert prévu pour l'îlot B en parc à l'extérieur des bâtiments allant du coin nord ouest du lot, jusqu'au milieu du lot le long de la rue Sucreie. Ceci pourra servir de tampon contre le bruit du trafic en cause d'achalandage et de pollution sur la rue St Patrick et aidera à subvenir à la pénurie d'espaces verts emmenée par l'arrivée de tant de nouveaux habitants logés dans ce nouveau projet. Un terrain de jeu pour des adolescents?

## **EN CONCLUSION**

### **Récapitulation globale:**

1. La ville de Montréal, et l'Arrondissement doivent avoir le courage et la perspicacité d'adopter les valeurs du développement urbain durable et prendre le temps d'en faire un plan global. L'impact de ce plan va se faire sentir pendant des décennies, et encore.
2. Il faut un plan qui renverse l'exode des familles vers les banlieues et qui offre tout ce qu'il faut pour faire une communauté (école, espace de récréation, services de garde, espaces verts)

### **Le projet Nordelec**

1. Il faut modifier ce projet pour minimiser son empreinte carbone et maximiser les moyens de contrer les effets du réchauffement global qui sont de plus en plus présents. Ainsi, il faut une intégration, dans la conception du projet, des toits verts, la réutilisation des eaux grises avec tous les bénéfices qui les accompagnent.
2. Pour assurer une bonne qualité de vie, il faut une intégration de ce projet à tous les niveaux pour qu'il soit un succès.  
Montréal est une ville exceptionnelle. Elle mérite d'être en tête d'un mouvement d'urbanisation durable exceptionnel; présentement elle est très en retard! Ensemble, nous sommes capables!

## **RÉFÉRENCES :**

Source 1 : Projet Montréal : Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal Le quartier Griffintown réincarné. Rédaction Sophie Thiébaud .Graphiques de la page 11 de l'Institut de la statistique du Québec



Source 2 : Encyclopédie canadienne du cancer de la Société canadienne du cancer:  
Pollution de l'air extérieur (4 pages)

Source 3 : Carrot City Creating Places for Urban Agriculture . Mark Gorgolewski, June Komisar, Joe Nasr. 2011 The Monacelli Press, a division of Random House Inc. pages 126 -131 /page 59-60.

(Researchers at the University of California's Cooperative Extension also note from their own research that 'community gardens...have been proven as tools to reduce neighbourhood crime –...Community gardens provide safe, recreational green space in urban areas with little or no parkland and can contribute greatly to keeping urban air clean.)

Source 4 : Fête des semences 2012: a)Conférence: Les Toits verts donné par Christine Landry ing: [www.lechampfleuri.com](http://www.lechampfleuri.com)

#### Des exemples :

Il existe à Toronto le siège de Green Roofs for Healthy Cities, un organisme financé par les milieux industriels pour la promotion des toits végétalisés en Amérique du Nord.

Aussi, l'Hotel Fairmount à Vancouver a un toit vert de 195 m<sup>2</sup> (1,950 pi<sup>2</sup>) avec une profondeur exceptionnelle de 45 cm (18 po). Ce toit fournit des végétaux utilisés par l'hôtel et réalise des économies entre 25,000.\$ et 30,000.\$, les chambres de cet hôtel sont un peu plus dispendieuses pour les clients, ce qui contribue à absorber le coût du toit vert à long terme.

Aussi, l'association Earth Pledge à New York, se consacre à la promotion d'un mode de vie respectueux de l'environnement à l'intérieur de la ville par le toit vert d'agriculture urbaine de son immeuble qui fournit de la nourriture utilisée dans les cours de cuisine écologique organisée par l'association, selon C.Cheney « Greening Gotham's rooftops » 2002, Green Roofs Infrastructure Monitor..

Les toits verts peuvent aussi être loués pour la production vivrière ou pour d'autres activités récréatives (comme pour des resto-brunch, café-terrasse, bistro, plateau de tournage ou de conférence), ouvrant ainsi la voie à des ressources commerciales non encore exploitées jusqu'ici.

Cet aspect est d'autant plus intéressant que, dans la plupart des cas, le gain d'espace sur le toit à des fins productives permet au propriétaire de faire des gains par le commerce et d'économiser sur l'achat de terrain équivalent au sol.

Aussi, l'exposition à la chaleur des toits traditionnels accélère le vieillissement des matériaux bitumineux et réduit la durée de vie. Le rayonnement ultraviolet modifie la composition chimique du matériau bitumineux et dégrade ses propriétés mécaniques. Une membrane de toit nue, sans toit vert, absorbe le rayonnement solaire durant le jour, et sa température augmente considérablement. Par exemple, un toit nu sans toit vert à Toronto peut atteindre jusqu'à 70 degrés Celsius durant l'après-midi au début juillet. Celle d'un toit vert serait seulement de 25 degrés Celsius (Liu et Baskaran, 2003, « Thermal performance of green roofs through field evaluation », Greening Rooftops for Sustainable Communities, Proceedings of the First North American Green Roofs Conference, Chicago 2003, Toronto, The Cardinal Group).

### Partenariat canadien-municipal:

Il existe un partenariat entre la Ville de Toronto, Environnement Canada, l'organisme Green Roofs for Healthy Cities l'Institut canadien pour le conseil et la recherche en construction qui ont un objectif de végétaliser 6% des toits de Toronto durant 10 ans (entre 2005 et 2015), ce qui représente 1% de la superficie totale de Toronto (6 millions m<sup>2</sup> ou 60 millions pi<sup>2</sup>).

Le toit moyen devra avoir 15 cm d'épaisseur (6 po), créant ainsi :

1. 1,350 emplois directs et indirects à temps pleins,
2. une réduction de l'effet d'îlot thermique urbain entre 1 et 2 degrés Celsius,
3. une réduction annuelle directe d'émission de gaz à effet de serre provenant des immeubles de 1,56 mégatonnes,
4. une réduction indirecte de 0,62 mégatonnes par diminution de l'effet d'îlot de chaleur,
5. une réduction de 5 à 10% du nombre d'affections graves due à l'ozone,
6. une quantité de particules captées par les plantes de 30 tonnes/an,
7. une capacité de retenue des eaux pluviales de plus de 3,6 millions de m<sup>3</sup>/an,
8. une production vivrière urbaine (pour 10% d'exploitation des surfaces vertes cela correspond à 4,7 millions kg/an),
9. des économies d'énergie de plus de 1 million de \$/an,
10. un espace de détente potentiel public ou privé de 650 000 m<sup>2</sup>.

Référence : Toits et murs végétaux, éd. du Rouergue, Nigel Dunnett et Noël Kingsbury, 2005.

### Règlementation municipale :

La ville de Linz, en Autriche, est une agglomération d'approximativement 200 000 habitants, d'une superficie d'environ 96 km<sup>2</sup>. Linz est dominée par un vaste parc industriel, ayant causé par le passé d'importants problèmes environnementaux, particulièrement la dégradation de la qualité de l'air. Afin de pallier ce problème important, plusieurs programmes ont été mis en oeuvre par la municipalité, dont un programme d'encouragement à l'aménagement de toitures végétales. Par ce programme, la ville de Linz vise à compenser les pertes de sol et de biodiversité ou encore l'empreinte écologique du bâtiment, spécialement dans les secteurs à haute densité. Les nombreux avantages écologiques, notamment les influences sur la qualité de l'air et sur le climat, de même que les effets psychologiques positifs sur les habitants ont également amené la

ville vers ce virage écologique.

Aujourd'hui, la ville de Linz soutient l'aménagement de toitures végétales de diverses façons, notamment par des campagnes d'information et du financement direct. En effet, la ville appuie jusqu'à 30 % des coûts de l'aménagement de toits végétaux. Depuis 1989, la ville a financé l'aménagement de plus de 200 toitures pour un montant d'environ 60 millions de shillings autrichiens (environ 5,7 millions de dollars canadiens). On retrouve aujourd'hui plus de 400 toitures végétales à Linz, pour une superficie équivalant à environ 400 000 m<sup>2</sup>. De ces 400 toitures, 24 % sont situées sur des bâtiments résidentiels, 22 % sur des bâtisses industrielles, 16 % sur des bâtiments administratifs et la balance sur des stationnements souterrains

#### *Les toits verts de par le monde :*

En Allemagne, le marché des toits verts a connu une forte expansion dans les années 80, sa croissance annuelle atteignant alors entre 15 et 20 %, et le nombre de mètres carrés passant de un à six millions. Une grande partie de cette croissance est attribuable à des lois adoptées par l'État, à des subventions municipales et à l'allocation de 35 à 40 deutsche (28 \$ à 32 \$ canadiens) par mètre carré.

#### *Encore des règlements municipaux :*

De plus, plusieurs municipalités ont intégré la technologie des toits verts à leurs règlements. Par exemple, à **Stuttgart** les règlements d'urbanisme obligent tout nouveau

bâtiment industriel à aménager un jardin terrasse sur son toit. À **Vienne**, on retrouve le même genre de règlement mais on prévoit aussi des subventions pour la construction de toits verts pour les nouveaux immeubles au moment de la planification, de l'installation et trois ans après la construction, afin d'en assurer l'entretien à long terme. En **Suisse**, à certains endroits, chaque nouvel immeuble doit restituer sur le toit un espace vert équivalent à la surface occupée au sol. Enfin, la ville de **Tokyo**, a récemment passé un règlement visant à verdir les toits de tous les nouveaux bâtiments ayant une superficie de 1 000 m<sup>2</sup> et plus dans le but de diminuer les îlots de chaleur urbains.

### **Des solutions envisageables pour Montréal....**

#### **Prime de densité**

Le fait que tout aménagement d'une propriété nécessite souvent un pourcentage d'espace vert, l'aménagement d'un toit vert sur un immeuble pourrait agir en tant que moyen de négociation pour l'autorisation d'une densité supérieure ou d'un avantage auprès des autorités locales. De ce fait, un immeuble pourrait occuper une plus grande partie du terrain tout en respectant le pourcentage d'espace vert.

#### **Crédit d'impôt et incitatifs financiers**

Pour ce qui est de la gestion des eaux pluviales, certains territoires pourraient offrir des incitatifs financiers ou des crédits d'impôt aux promoteurs ou aux propriétaires pour :

les immeubles dont le terrain retient les eaux pluviales;

les endroits où l'écoulement des eaux pluviales est interdit, et plus

particulièrement là où le réseau pluvial d'assainissement fonctionne à pleine

capacité ou est desservi par un système d'égout unitaire.

## □ **Adoption de règlements**

Comme ailleurs dans le monde, il est possible pour la ville de Montréal d'implémenter des règlements régissant la construction des toits verts comme moyen incitatif.

- Exiger que tout nouveau bâtiment résidentiel dans les secteurs urbains à forte densité soit doté d'une toiture verte. Dans les secteurs moins denses, le règlement peut être à la discrétion de la ville.
- Exiger que tous les nouveaux bâtiments commerciaux et industriels soient pourvus d'une toiture verte, et ce, autant en milieu urbain qu'en périphérie. De cette façon, le bâtiment contribue à l'embellissement du paysage urbain et est plus respectueux envers son environnement.

17

- Exiger l'aménagement d'un toit vert pour les bâtiments où de nombreux toits en surplombent un autre. Ainsi, les édifices d'une hauteur supérieure peuvent bénéficier d'un aspect visuel plus intéressant qu'une toiture conventionnelle.

## □ **Programmes de subventions**

**Bonne nouvelle!** Le 12 mai 2004, le Gouvernement du Canada annonçait que les toits verts seraient maintenant admissibles au financement des bâtiments éconergétiques.<sup>13</sup> En effet, pour les bâtiments commerciaux et institutionnels le programme de financement IEE (Initiative des Innovateurs Énergétiques) peut financer jusqu'à 50% des coûts de planification et jusqu'à 25% des coûts des travaux, selon l'évaluation des économies énergétiques réalisables. D'autres programmes, tel le PEBC (Programme d'encouragement pour les bâtiments commerciaux) et le PEBI (Programme

d'encouragement pour les bâtiments industriels) ont aussi des mesures qui prennent en considération l'effet bénéfique des toits verts.

□ **Autres moyens incitatifs**

- Sensibiliser davantage le public à ces technologies par des projets de démonstration à grande visibilité comme des concours de conception et de mise en oeuvre.
- Établir une base de données sur les toitures vertes sur Internet et en faire la promotion.
- Permettre le réseautage entre les différents acteurs.

**Référence : Les toits verts aujourd'hui ; c'est construire le Montréal de demain**

**Mémoire présenté à l'office de consultation publique de Montréal**

**dans le cadre du nouveau plan d'urbanisme 2004 Par Citoyens impliqués Dany Laroche, urbaniste, Anne-Marie Mitchell, diététiste et Sophie Péloquin, nutritionniste.**