

ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE

Document d'information sur le développement
économique et urbain du secteur
Assomption Sud–Longue-Pointe

Ville de Montréal

Service développement économique
Service de l'urbanisme et de la mobilité
Service des infrastructures du réseau routier
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Janvier 2019

Table des matières

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION	4
1. SECTEUR D'ÉTUDE	7
1.1 Secteur d'étude	8
1.2 Historique.....	17
2. PORTRAIT ET DIAGNOSTIC	20
2.1 Profil sociodémographique.....	22
2.2 Portrait de l'emploi.....	23
2.3 Mobilité et réseau routier.....	25
2.4 État environnemental.....	28
2.5 Cadre réglementaire.....	32
3. VISION ET ORIENTATIONS	34
3.1 Vision	35
3.2 Orientations économiques et d'aménagement.....	36
3.2.1. Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire	36
3.2.2. Compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transport actif et collectif.....	43
3.2.3. Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu.....	47
4. MISE EN ŒUVRE	53
4.1 Projets associés.....	54
4.2 Études à réaliser.....	59
4.3 Prochaines étapes	59

INTRODUCTION ET CONTEXTE DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION

Introduction

Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe figure parmi les secteurs de planification stratégique dans le Schéma d'aménagement et de développement. Il est délimité par l'avenue Souigny, la gare de triage Longue-Pointe du Canadien National (CN), l'autoroute 25 et par les installations portuaires. En dépit de son riche passé industriel, le secteur est parsemé de vastes terrains vacants et sous-utilisés qui offrent des occasions de développement immobilier déterminantes pour la relance économique de l'Est de Montréal.

La proximité du port ainsi que les réseaux ferroviaire et autoroutier ont largement contribué à l'essor d'une industrie de fabrication dont il reste peu de traces aujourd'hui (fonderies, matériel de transport ferroviaire, chantiers maritimes, raffineries pétrolières, électroménagers, etc.). Les mutations économiques des cinq dernières décennies ont entraîné la fermeture de nombreuses usines, accroissant du même coup le taux d'inoccupation d'espaces industriels.

Au cours des prochaines années, d'importants investissements publics et privés seront consentis pour assurer la mise en valeur du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Un des investissements déterminants est sans contredit la création d'un nouveau lien routier permettant de relier le boulevard de l'Assomption, l'avenue Souigny, la rue Notre-Dame Est et le port de Montréal. Ces interventions majeures auront pour effet non seulement de faciliter les déplacements et de réduire les nuisances sur les quartiers riverains, mais aussi de proposer une vision du développement économique et de l'aménagement du secteur qui répond aux préoccupations soulevées par le milieu.

Par ailleurs, une démarche de planification a récemment mené à l'adoption du programme particulier d'urbanisme (PPU) Assomption Nord. Le PPU vise la transformation de la zone industrielle délimitée par la rue Sherbrooke au nord, la rue Hochelaga au sud, la rue Viau à l'ouest et la rue Dickson à l'est en un secteur diversifié comprenant des espaces résidentiels.

Depuis l'annonce d'un projet de parc d'entreprises voué à la logistique dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe en janvier 2017, trois démarches de consultation se sont succédé dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve.

La première s'est tenue à la fin du mois de janvier 2017 pour informer les participants des divers enjeux liés au développement de la future Cité de la logistique. Cette rencontre avait pour but de partager la vision du projet aux participants afin d'enrichir la planification du secteur. Cette occasion a aussi permis de recueillir les propositions des citoyens en matière d'intégration, de cohabitation des activités urbaines et de développement économique.

En mars 2017, une deuxième consultation publique a été organisée par l'arrondissement dans le cadre du processus d'adoption d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur visé.

En parallèle, une pétition a été déposée en vertu du droit d'initiative en consultation publique et signée par plus de 6 000 personnes, permettant ainsi la tenue d'une consultation publique par l'arrondissement en juin 2017. L'objet de la consultation, tel que formulé par les initiateurs de la pétition, était que l'arrondissement se dote d'une planification viable pour le secteur permettant d'assurer une saine cohabitation des activités industrielles avec les quartiers résidentiels riverains. Pour les signataires, l'exercice de consultation devait être tenu par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de garantir l'acceptabilité sociale non seulement de la démarche, mais du projet en lui-même.

Les principaux éléments abordés lors des trois consultations :

- *Des exigences environnementales élevées*

Le réaménagement devrait impérativement comprendre des exigences environnementales élevées en matière de verdissement, de gestion des eaux pluviales et de réduction des îlots de chaleur. Certains ont mentionné l'idée d'une zone tampon verte entre les industries et les quartiers résidentiels. D'autres ont évoqué la conception écologique des futurs bâtiments et la mise en valeur des milieux naturels.

- *Briser l'enclavement par une amélioration de la fluidité des déplacements*

Les participants ont évoqué l'importance de désenclaver les zones résidentielles par la création de nouveaux liens et une meilleure desserte en transports collectif et actif.

- *Une cohabitation des activités urbaines plus harmonieuse*

L'aménagement de zones tampons est présenté comme une condition essentielle à la cohabitation harmonieuse d'activités urbaines jugées incompatibles. Les mesures de mitigation peuvent contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et à l'embellissement du milieu par des aménagements exemplaires.

- *Un environnement d'affaires inclusif*

Plusieurs souhaitent une valorisation de l'emploi local, ou encore l'attraction d'entreprises génératrices d'emplois s'adressant à des profils variés de travailleurs.

Enfin, un mandat a été confié à l'OCPM pour assurer la tenue d'une consultation publique à l'automne de 2018 sur la vision du développement économique et urbain du secteur.

Le mandat de l'OCPM est de discuter de l'approche préconisée par la Ville en matière d'attraction de nouvelles entreprises en milieu urbain dense, tout en respectant les principes du développement durable et d'une saine cohabitation entre les activités urbaines. Les participants devront aussi s'exprimer sur les orientations de développement économique et d'aménagement du territoire.



Secteur Assomption Sud-Dickson

SECTEUR D'ÉTUDE



1.1 Secteur d'étude

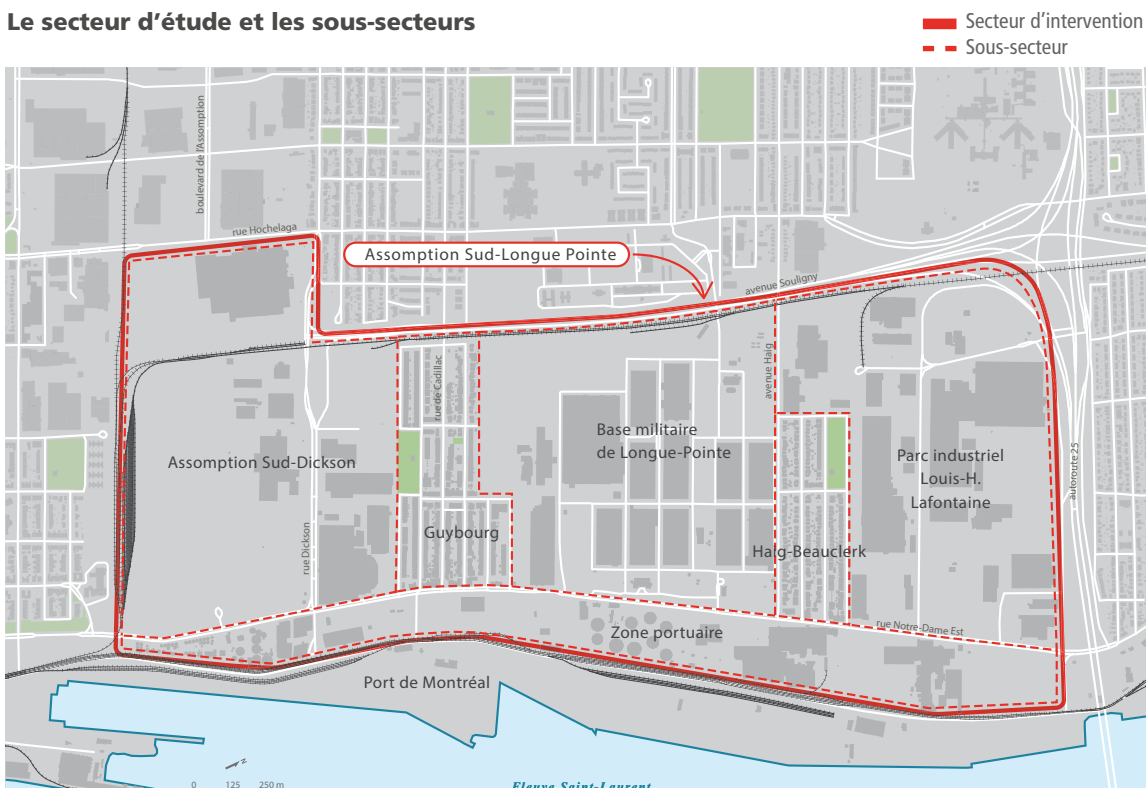
Le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe (voir carte ci-dessous) se situe dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve, plus précisément dans le district Maisonneuve–Longue-Pointe. Il s'étend sur quelque 333 hectares et abrite 1 645 ménages.

On recense six sous-secteurs dans le territoire d'étude, tous représentatifs de leur époque. Quatre d'entre eux se démarquent par la présence d'activités industrielles extensives, certaines dynamiques d'autres moins, de terrains vacants ou encore sous-utilisés. Au travers de ce tissu hétéroclite, on note la présence de deux petites enclaves résidentielles, Guybourg et Haig-Beauclerk, fondées au tournant du siècle pour loger les ouvriers des usines de Longue-Pointe pendant et après la Seconde Guerre mondiale. On distingue encore aujourd'hui le tracé du parcellaire d'origine (orthogonal) qui cohabite avec une trame industrielle plus irrégulière.

Ce vaste secteur qui profite d'une localisation stratégique est adossé aux installations portuaires et traversé par d'importantes infrastructures routières, génère néanmoins d'importants conflits d'usages. La proximité des quartiers résidentiels avec les activités industrielles, bien qu'ancrée dans l'histoire du développement de Longue-Pointe, a entraîné au fil des années une dégradation du climat sonore et donc du bien-être des citoyens.

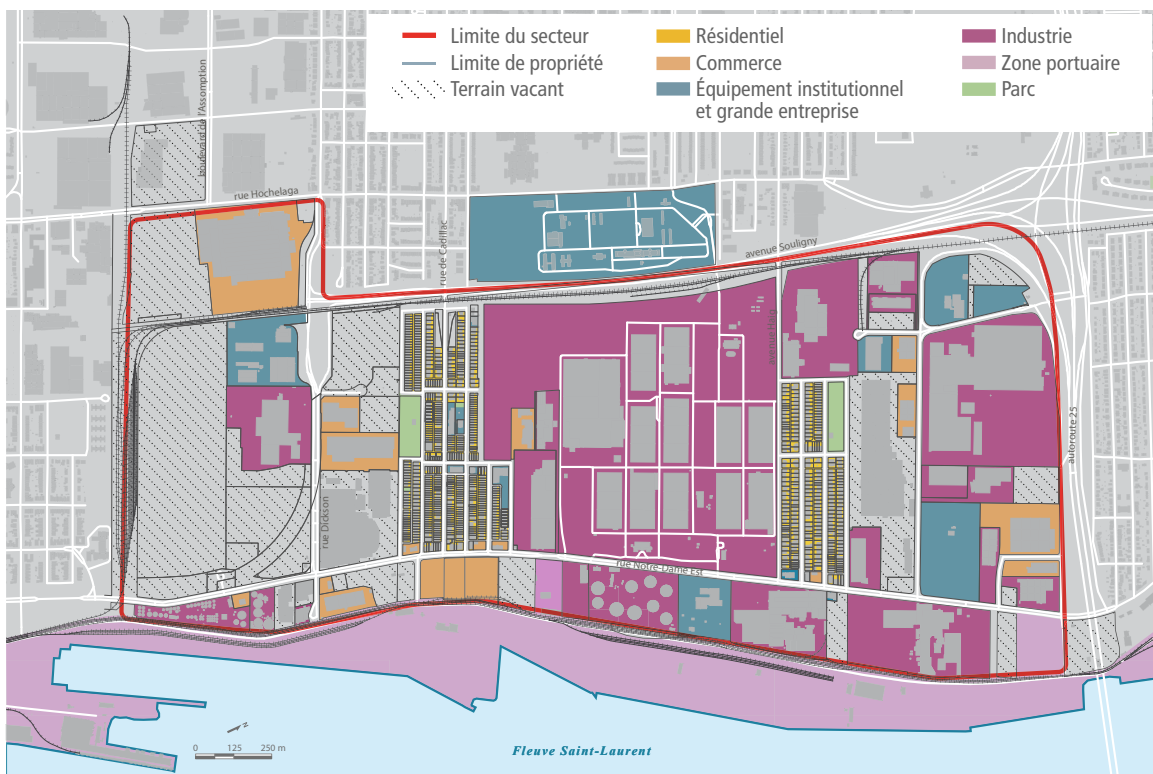
C'est pourquoi le défi de requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe réside dans la capacité de mener des interventions innovantes et durables permettant d'intensifier les activités d'emploi tout en préservant la qualité de vie des habitants de Guybourg et de Haig-Beauclerk. La zone de Viauville, bien que située à l'extérieur du territoire d'étude, subit également les effets pernicioeux des nuisances générées par les entreprises riveraines.

Le secteur d'étude et les sous-secteurs



Territoire	Superficie (m ²)
Guybourg	157 015
Haig-Beauclerk	97 971
Assomption Sud–Dickson	910 047
Base militaire de Longue-Pointe	836 867
Parc industriel Louis-H. Lafontaine	801 819
Zone portuaire	529 826
Total	3 333 545

L'utilisation du sol



Les secteurs résidentiels

Constitués au début du 20^e siècle, les quartiers Guybourg et Haig-Beauclerk se sont développés de manière intensive au cours des années 1960. On retrouve un parc immobilier caractérisé par des immeubles d'un à trois étages dont les typologies varient entre la maison unifamiliale, le duplex et le triplex. Le déclin de l'activité manufacturière et la récession des années 1980 ont entraîné une dégradation du tissu social et du milieu environnant par la fermeture de commerces et d'équipements collectifs, jadis au cœur de la vie de quartier.

Guybourg

On distingue, au sein du quartier Guybourg, le noyau central de l'ancienne paroisse Saint-Herménégilde autour de la rue de Cadillac, entre les rues Ontario et la Fontaine. Il regroupe deux petits commerces de biens courants, l'église Saint-Herménégilde, un centre de loisirs, les parcs Rougemont et Guybourg et un centre de la petite enfance (CPE). Le chalet du parc Rougemont accueille pour sa part la maison des jeunes de Guybourg depuis 2015.

Autour de 2005, le quartier a connu une vague de fermetures importantes, dont l'église, la Caisse populaire et l'école Guybourg. Cette dernière a rouvert ses portes quelques années plus tard (2014), signe d'une demande croissante de services, pour devenir l'annexe de l'école Notre-Dame-des-Victoires.

Dans le quartier Guybourg, le cadre bâti résidentiel offre un panorama qui est à la fois riche et diversifié. On trouve des maisons de vétérans, principalement au nord de la rue Ontario Est, alors que les duplex constituent la forme d'occupation la plus répandue du quartier. Signe de renouveau, un développement immobilier résidentiel d'une quarantaine de condos et de plus de 14 maisons de ville a récemment été construit en face du parc Rougemont.

Le long de la rue Notre-Dame Est, on trouve une série de bâtiments commerciaux adjacents aux zones résidentielles.

Les immeubles implantés entre les rues Bossuet et de Cadillac ont subi, pour la plupart, d'importantes transformations depuis leur construction dans les années 1900-1920, signe d'une mutation du tissu urbain le long de la rue Notre-Dame Est.

Mentionnons que l'unique lien nord-sud dans le quartier est la rue de Cadillac. L'avenue Rougemont constitue la principale interface avec les terrains industriels.

Le secteur Guybourg



Haig-Beauclerk

La concentration de maisons de vétérans, bâtiments à la facture architecturale homogène, confère à l'ensemble une certaine harmonie. La présence d'une canopée assez fournie donne au secteur un caractère chaleureux, en dépit de sa proximité avec les activités industrielles.

Le parc Beauclerk, l'unique espace vert du quartier, demeure le point de rencontre des jeunes et des familles. Il assure aussi partiellement l'interface avec le secteur industriel de Louis-H. Lafontaine.

À l'instar du quartier Guybourg, les immeubles résidentiels et commerciaux implantés sur la rue Notre-Dame Est contrastent avec le tissu industriel limitrophe.

Le quartier Haig-Beauclerk est composé de cinq îlots résidentiels, enclavés dans un milieu industriel qui offre peu de connexions avec le milieu environnant. La rue Haig est d'ailleurs le seul moyen utilisé pour traverser le quartier du nord au sud. L'enclavement du quartier explique en grande partie la carence de services de proximité. Actuellement, un seul commerce a pignon sur la rue la Fontaine.

Le secteur Haig-Beauclerk



Viauville

Situé à l'ouest de la zone d'intervention, le secteur Viauville se distingue du reste d'Hochelaga-Maisonneuve par ses bâtiments aux façades en pierres grises dégagés de la rue et ses rues bordées d'arbres. Le cœur du quartier de Viauville gravite autour de l'église Saint-Clément (1898) et de l'école Saint-Clément construite dans les années 1910 pour répondre à l'accroissement de population dans Maisonneuve. On retrouve, un peu plus au nord, un petit ensemble de maisons de vétérans construit pour la plupart en 1946 dont l'implantation et la facture architecturale ne répondent à aucun plan d'aménagement précis.

L'offre commerciale

Aucun noyau commercial ne figure dans le territoire d'étude. Les commerces sont plutôt concentrés sur les portions des rues Sherbrooke Est, Ontario Est et Sainte-Catherine Est. Afin de s'approvisionner, les résidents doivent utiliser l'automobile ou se rendre à destination d'une station de métro de la ligne verte (voir carte ci-dessous).

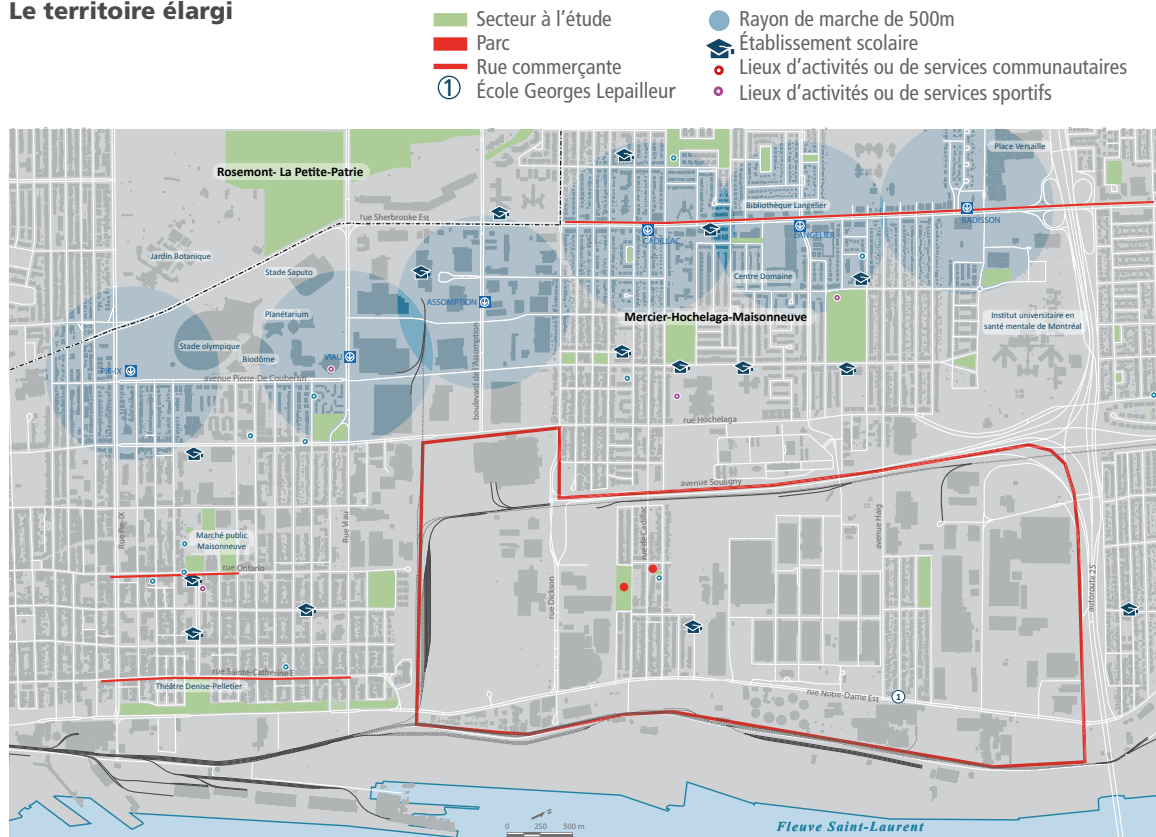
On recense quatre petits commerces (dépanneurs) dans le secteur d'étude : trois au sein de l'ancien cœur villageois du quartier Guybourg et le dernier, dans le quartier Haig-Beauclerk.

Les équipements collectifs

À l'instar du commerce, les équipements collectifs sont pratiquement inexistants dans le secteur d'étude, si ce n'est de l'annexe de l'école Notre-Dame-des-Victoires. L'école Georges Lepailleur, appartenant à la Commission scolaire de Montréal (CSDM), a fermé ses portes il y a des années, endiguant la pénurie d'équipements collectifs au sud de la rue Hochelaga. À l'exception de la maison des jeunes (la Piaule) et du centre de loisirs et d'animation culturelle (CLAC de Guybourg), tous les équipements collectifs sont situés en périphérie de la zone à l'étude. Pour être en mesure de profiter des installations récréatives et communautaires de l'arrondissement, il faut souvent parcourir de grandes distances, situation pouvant générer des enjeux de sécurité pour les populations plus vulnérables.

Les trois parcs du secteur à l'étude offrent un certain nombre d'activités aux résidents, notamment aux jeunes, mais demeurent nettement insuffisants pour combler l'ensemble des besoins locaux.

Le territoire élargi



Les secteurs d'emplois

Au tournant du 20^e siècle, des entreprises d'envergure, spécialisées dans la production, le transport et l'agroalimentaire, s'installent à Longue-Pointe, attirées par les vastes terrains et les réseaux de transport. Si les années 1910 et 1920 ont été fastes grâce à l'effervescence de l'industrie militaire, les années 1930 marquent, en revanche, le début d'une dévitalisation industrielle progressive du secteur.

Au fil des années, et de manière plus marquée à partir des années 1980, l'activité industrielle traditionnelle s'étiolé, entraînant dans son sillage des pertes d'emplois massives et la dévalorisation de vastes terrains industriels, dont d'anciens fleurons qui sont graduellement démantelés et laissés à l'abandon.

Aujourd'hui, le secteur se distingue par la présence de bâtiments de deux étages et moins (en maçonnerie ou en clin d'aluminium) ayant des aménagements extérieurs minimalistes et minéralisés en raison de la présence de vastes espaces dédiés au chargement et au stationnement.

Assomption Sud-Dickson

Le secteur Assomption Sud-Dickson est représentatif du déclin de l'activité manufacturière à Montréal. La fermeture de la Canadian Steel Foundries, de la Montreal Locomotive Works et plus récemment de Mabe a favorisé la prolifération de terrains vacants et sous-utilisés affectés, pour la plupart, par des problématiques de contamination. Regroupant des îlots industriels de tailles et de formes irrégulières, le secteur souffre d'une pénurie d'équipements et de services pour attirer de nouveaux capitaux.

Le terrain de l'ancienne Canadian Steel Foundries s'inscrit au cœur d'un projet visant la création d'une nouvelle desserte routière permettant de relier le boulevard de l'Assomption, l'avenue Souigny, la rue Notre-Dame Est et le port.

Élaboré conjointement par le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Administration portuaire de Montréal (APM) et la Ville de Montréal, ce projet constitue un élément-clé pour la mise en valeur du secteur et de ses abords.

Plus spécifiquement, la Ville entend prolonger le boulevard de l'Assomption, vers le sud, jusqu'à la rue Notre-Dame Est. De son côté, le MTQ souhaite améliorer le transit régional entre l'autoroute 25 et le centre-ville via l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame Est. Enfin, l'APM compte investir pour faciliter l'accès au réseau supérieur (avenue Souigny et autoroute 25) pour les camions desservant les infrastructures portuaires, notamment dans la foulée de la mise en service du terminal Viau, son plus récent terminal de conteneurs, situé à proximité (voir détails du projet à la page 43).

Le secteur Assomption Sud-Dickson



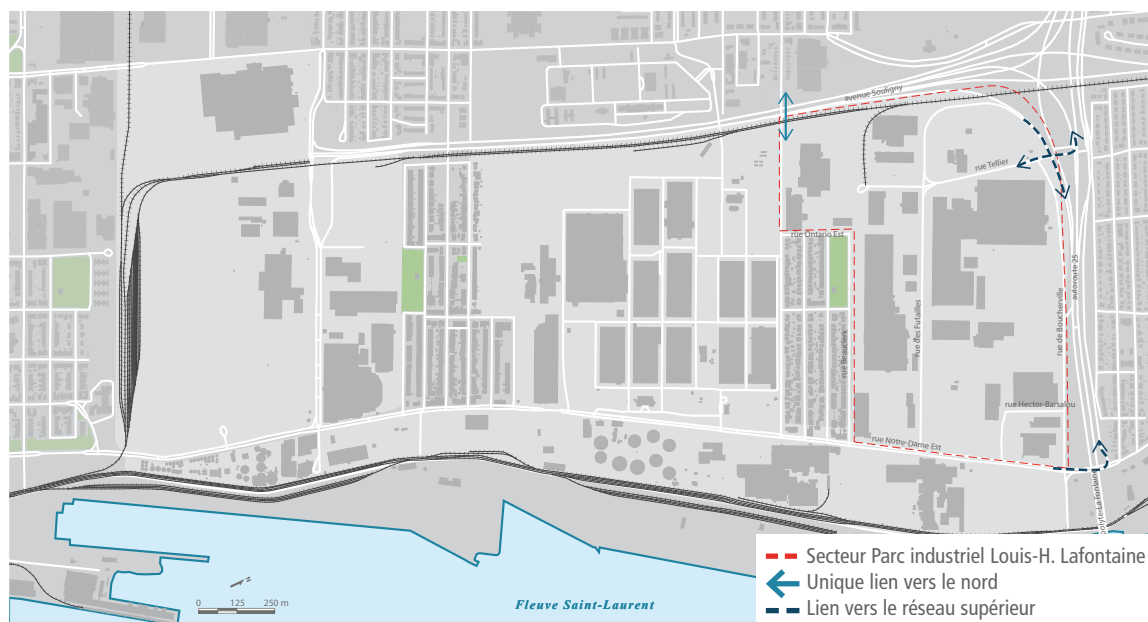
Parc industriel Louis-H. Lafontaine

Ce vaste territoire, qui abrite le parc industriel Louis-H. Lafontaine, l'un des 19 parcs industriels de la Ville de Montréal, regroupe plusieurs bâtiments de grand gabarit implantés le long de la rue des Futailles. En 2016, on y retrouvait 9 entreprises, réparties dans 8 bâtiments offrant quelque 2 000 emplois.

La majeure partie du secteur industriel Louis-H. Lafontaine est utilisée par les installations de la Société des alcools du Québec (SAQ). La rue Ontario Est, en direction de la rue Beauclerk, est occupée dans sa totalité par le siège social de l'entreprise Napa pièces d'autos.

À la différence du secteur Assomption Sud–Dickson, les camions de marchandises ont un accès direct au réseau routier supérieur dans le secteur industriel Louis-H. Lafontaine, tout en ayant accès à l'entrée principale de la rue de Boucherville dans le secteur de transbordement des conteneurs transitant par le port.

Le secteur Parc industriel Louis-H. Lafontaine



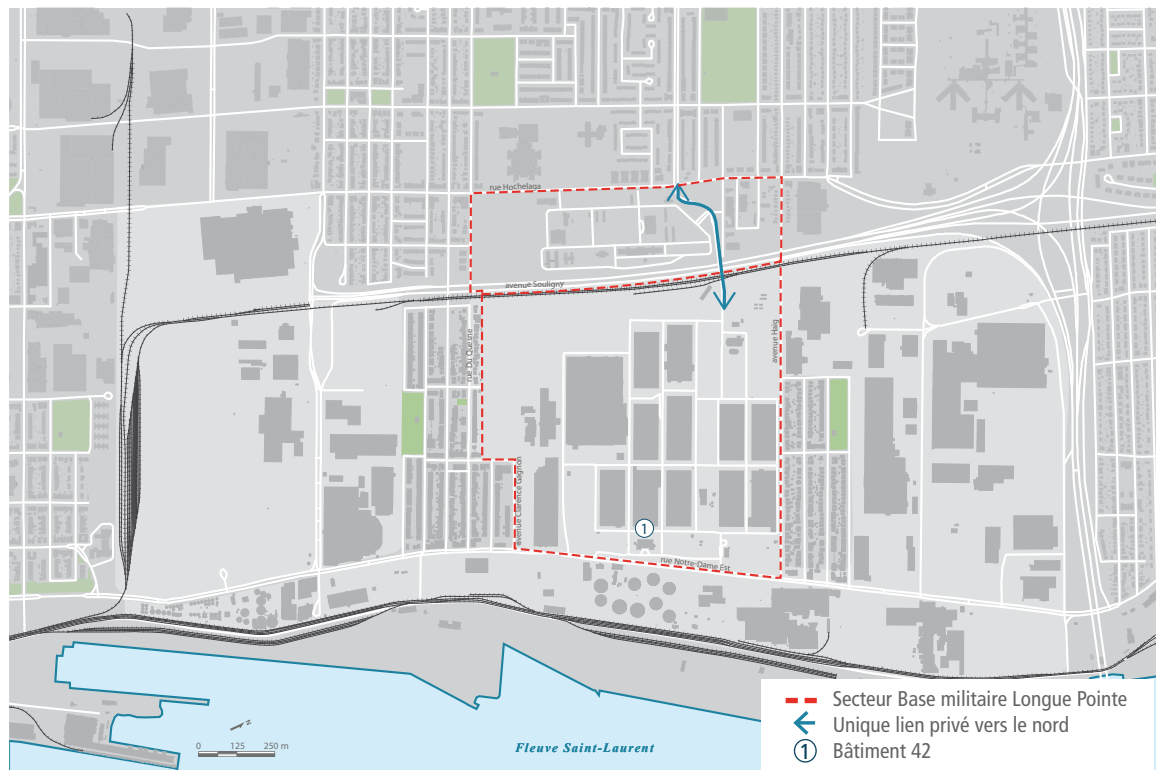
Base militaire Longue-Pointe

Implantée en 1942, la Garnison Longue-Pointe servait jadis de dépôt d'approvisionnement durant la Seconde Guerre mondiale. Elle accueille aujourd'hui le 25^e dépôt d'approvisionnement et le 202^e dépôt voué à la logistique militaire. La base emploie près de 1 440 civils, ce qui en fait l'un des plus importants employeurs de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

D'une superficie de 84 hectares, l'emplacement de la garnison militaire jouit d'une localisation stratégique, tout en demeurant peu accessible pour des raisons de sécurité. En effet, le seul accès au site, vers le nord, se fait par un lien privé qui passe en dessous de l'avenue Souigny. L'ensemble du site est occupé par une série de bâtiments arborant une facture architecturale minimaliste ainsi que de vastes aires de stationnement à ciel ouvert.

Le bâtiment 42, dont l'entrée se trouve non loin de la rue Notre-Dame Est, est inscrit au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux (RCLP) en raison de sa valeur architecturale et de son importance historique. Il abrite actuellement des bureaux administratifs.

Base militaire Longue Pointe



Zone portuaire Notre-Dame

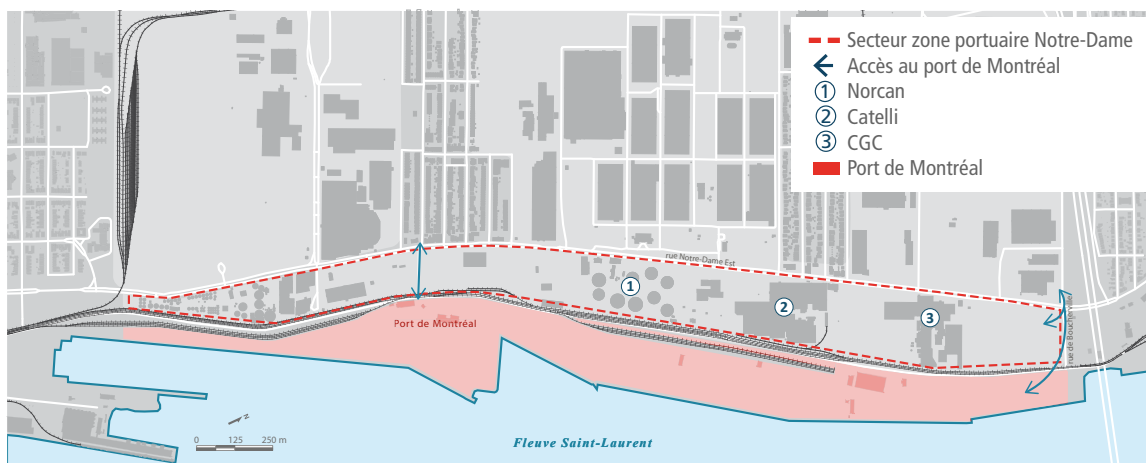
Le corridor industriel de la rue Notre-Dame Est se démarque par la présence d'entreprises orientées vers des activités de production, certaines ayant pignon sur rue depuis des décennies comme Catelli, Canadian Gypsum Company (CGC) ou Norcan.

S'étendant sur quelque 53 hectares, cette vaste bande industrielle abrite aussi les installations du port de Montréal destinées à la manutention de marchandises conteneurisées et au transbordement de vrac liquide. Les activités portuaires intermodales, ferroviaires et de camionnage qui s'y rattachent, génèrent des retombées économiques majeures pour Montréal.

Malgré son statut de porte d'entrée, la rue Notre-Dame Est offre un paysage déstructuré. Déjà, au milieu du 20^e siècle, cet axe était vulnérable à la congestion routière. L'industrialisation n'a fait qu'amplifier cette problématique, avec pour conséquence le débordement d'une partie de la circulation sur le réseau local.

Le cadre bâti de part et d'autre de la rue Notre-Dame Est est hétéroclite et peu soigné. Le paysage hautement minéralisé se compose largement de vastes espaces d'entreposage. Malgré la présence d'une piste cyclable, cette zone demeure peu attrayante, voire peu sécuritaire, pour les déplacements actifs.

Zone portuaire Notre-Dame



Rue Notre-Dame Est

1.2 Historique

Au cours de la deuxième moitié du 19^e siècle, Longue-Pointe est un territoire rural où de riches familles montréalaises se font construire des domaines de villégiature en bordure du fleuve, le long de la rue Notre-Dame Est.

À cette époque, le ruisseau de la Grande Prairie sillonne les vastes terres agricoles de la côte Saint-François, dont celles appartenant à la famille Molson, de laquelle le ruisseau conservera le nom plus tard.

En 1896 et 1897, la municipalité est traversée par les voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) et du Canadian Northern Québec (qui deviendra plus tard le Canadien National). Les axes qui relient le nord et le sud de la voie ferrée sont les rues de Cadillac et Haig.

La Montréal Railway installe une ligne de tramway à l'est de la rue Dickson, entre l'avenue Souigny et la rue Hochelaga. L'arrivée de ce mode de transport moderne marque le début de l'industrialisation de l'ouest de Longue-Pointe et de son urbanisation avec la création de la paroisse Notre-Dame-des-Victoires en 1907.

En 1910, la Ville de Longue-Pointe est annexée à la Ville de Montréal, en même temps que les villages voisins de Beauvillage et de Tétreaultville. La rue Sherbrooke Est est ouverte en 1917, ce qui accélère le développement urbain de Longue-Pointe et de Tétreaultville, lequel culmine avec la construction des quartiers résidentiels que l'on connaît aujourd'hui. L'urbanisation de cette partie de l'Est de Montréal entraîne dès les années 1930 la canalisation du ruisseau Molson—de la Grande Prairie, duquel il ne reste aujourd'hui que peu de traces.

Les quartiers industriels

Dès le début du 20^e siècle, la rue Notre-Dame Est connaît un développement industriel majeur avec l'apparition de plusieurs entreprises dédiées à l'activité militaire, dont Montreal Locomotive Works, Canadian Vickers, Canadian Steel Foundries, International Manufacturing Company, etc.

L'industrie de guerre est renforcée avec l'implantation de la base militaire de Longue-Pointe durant la Seconde Guerre mondiale (1942). Celle-ci accueille le Corps royal canadien des magasins militaires et un atelier où sont assemblés des chars d'assaut et d'autres armes de guerre.

La base s'agrandit au cours des années 1950 pour s'étendre jusqu'à la rue Notre-Dame Est, le long de la rue Haig.

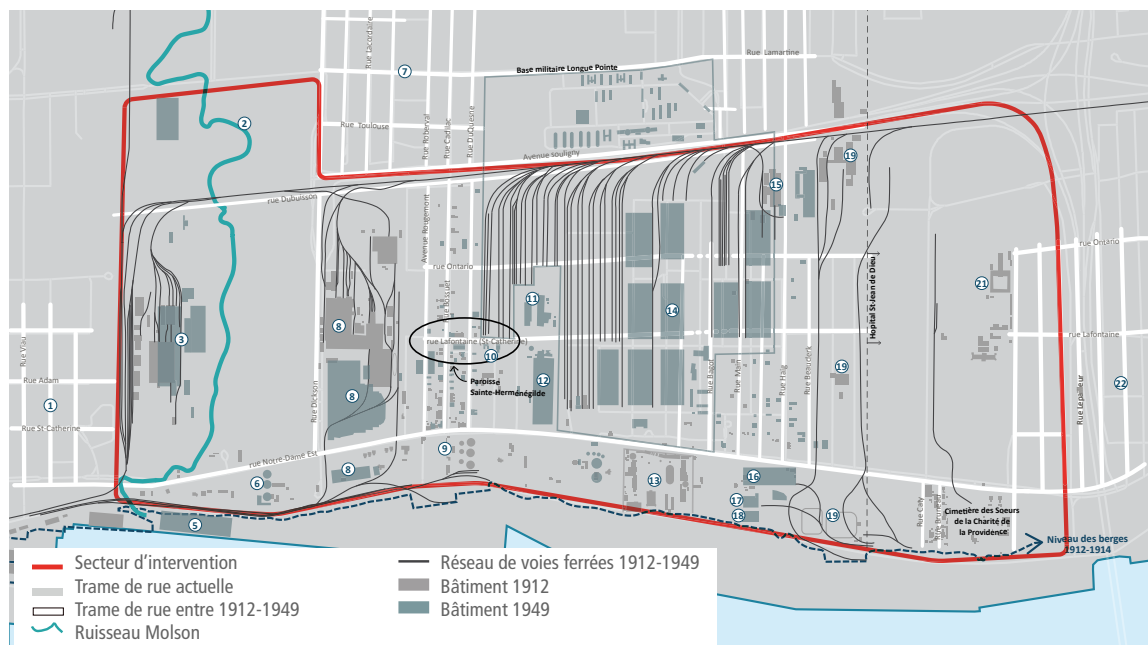
À partir des années 1940, le secteur de la fabrication occupe une place de plus en plus importante dans la zone industrielle avec l'arrivée de Catelli, de Johnson & Johnson et de Canadian Wirebound Boxes (occupé aujourd'hui par Cadres Columbia).

Le port de Montréal poursuit son expansion vers l'est au cours des années 1950 et 1960. Après l'ouverture de la voie maritime, l'administration portuaire décide de réorienter ses activités. En 1967, elle manutentionne ses premiers conteneurs et des installations adaptées sont aménagées dans le secteur de Longue-Pointe. Ces aménagements entraîneront des opérations de remblayage et l'extension des voies ferroviaires.

À partir des années 1960, la fermeture de plusieurs usines entraîne la prolifération de sites en friche. Toutefois, le long de la rue Notre-Dame Est, des raffineries sont toujours en activité, les immenses réservoirs cohabitant avec le quartier Guybourg, la base militaire et une partie du parc industriel Louis-H. Lafontaine.

Dans les années 1970, à la suite de la construction de l'autoroute transcanadienne (1963) et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine (1967), la Régie des alcools du Québec (aujourd'hui la Société des alcools du Québec) installe son centre de distribution au coin des rues Tellier et des Futailles. L'entreprise occupera, avec le temps, la plupart des terrains dans le parc industriel Louis-H. Lafontaine. L'attraction de ce secteur sera d'autant plus importante à la fin des années 1980, avec l'ouverture de la rue Hector-Barsalou qui aura pour effet d'attirer des entreprises de fabrication légère (produits alimentaires, outils de jardin, etc.)

Relevé historique de 1912 à 1949



Relevé des établissements :

- 1- Secteur résidentiel
- 2- Ruisseau Molson–de la Grande Prairie
- 3- Canadian Steel Foundries
- 4- Naval Construction Works Canadian Vickers
- 5- Scotch Anthracite Coal Co.
- 6- Canadian West Molasses Co.
- 7- Secteur résidentiel
- 8- Montreal Locomotive Works Limited
- 9- The Shell Co. of Canada (entrepotage de gazoline)
- 10- École Saint-Herméngilde
- 11- The Canadian Metal Co.
- 12- Building Caron
- 13- Parc d'attractions, Dominion Park Co.
- 14- Défense nationale Longue-Pointe
- 15- Norduth Aviation Limited.
- 16- Catelli Food Products
- 17- Zinc-Oxide Co. of Canada Ltd.
- 18- Dominion Welding Engineering Co. Ltd.
- 19- Canada Cement Co.
- 20- Hospice Saint-Jean-de-Dieu
- 21- Hôpital Saint-Jean-de-Dieu

Le développement résidentiel

En 1886, Charles-Théodore Viau, fondateur de la biscuiterie Viau (1867), fait l'acquisition de terres agricoles dans la partie est de Maisonneuve pour la création d'une ville modèle, Viauville, qui ne verra jamais le jour. En 1898, ce territoire, qui s'étendait des rues Aird à Viau et du fleuve jusqu'à la rue Sherbrooke, est assimilé à la paroisse de Saint-Clément nouvellement créée, en mémoire de Clément Viau, le père de Charles-Théodore Viau. En 1918, sous le poids des dettes découlant de la réalisation de projets ambitieux et de la Première Guerre mondiale, la cité de Maisonneuve est annexée à Montréal.

Parallèlement, une société de promotion immobilière entreprend, en 1911, la vente des terrains lotis sur une bande allant de la rue Notre-Dame Est à la rue Sherbrooke Est. La proximité de nouvelles industries dans l'est constitue alors un argument de vente, tout comme la bonne desserte en tramway (ligne sur la rue Notre-Dame Est et le long de la voie du CN jusqu'à Pointe-aux-Trembles). Le nom de Guybourg vient du nom du propriétaire des terrains, M. Edmond Guy.

En 1921, la paroisse Saint-Herménégilde est fondée. L'école Guybourg, située à l'angle des rues la Fontaine et Guybourg, témoigne de cette époque. Dans les années 1920 et 1930, des équipements collectifs sont aménagés, dont un terrain de baseball utilisé par le club Guybourg, qui était situé sur la rue Notre-Dame Est, en face de Montreal Locomotive Works.

Entre les années 1900 et 1930, la construction résidentielle prend son essor, principalement entre la rue Notre-Dame Est et la rue la Fontaine. Une série de triplex et de duplex en rangée sont construits. Après la Seconde Guerre mondiale, le secteur Guybourg se consolide : en 1946, il accueille plusieurs maisons de vétérans, principalement sur la rue Du Quesne au nord de la rue Ontario Est. Une autre vague de construction voit apparaître d'autres plex au début des années 1950. Enfin, les îlots situés entre la rue Bossuet et l'avenue Rougemont sont lotis et construits au cours des années 1960.

Entre les rues de Cadillac et Du Quesne, on construit le centre communautaire (aujourd'hui le Centre de loisirs et d'animation culturelle Guybourg). Depuis, le parc a été amputé pour faire place à un Centre de la petite enfance (CPE) et un stationnement.

Les années 1980 voient l'apparition de plusieurs commerces sur les rues la Fontaine, Bossuet et Notre-Dame Est. La rue Bossuet était déjà dans les années 1950 une rue commerciale de relative importance. Il ne reste presque aucune trace de cette activité dans le quartier.

Dans les années 1940, Wartime Housing Limited (WHL) construit des maisons sur le modèle des maisons de vétérans, mais de plus grandes dimensions, dans le secteur Haig-Beauclerk pour abriter les travailleurs des usines militaires. Après la Seconde Guerre mondiale, les besoins en hébergement deviennent tels que la Wartime (devenue la SCHL à partir de 1946 par la Loi sur la Société centrale d'hypothèques et de logement) met en vente ces demeures, dont la plupart seront achetées par ceux qui les occupent déjà.

Si le quartier Guybourg s'est développé avec l'ouverture de l'avenue Rougemont, le quartier Haig-Beauclerk se voit, pour sa part, amputé de deux rues pour consolider le territoire de la base militaire Longue-Pointe.

Jusqu'à la fin des années 1990, on retrouvait un ensemble résidentiel au sud de la rue Notre-Dame Est, entre les rues Caty, Bellerive et Bruneau, qui a disparu avec l'extension du port vers l'est. Cette petite enclave marquait la fin du corridor industriel le long de la rue Notre-Dame Est. Le cimetière des Sœurs de la Providence et leur résidence occupaient un vaste terrain se poursuivant jusqu'à la rue de Boucherville.

PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

2

Introduction

Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe est un territoire hétérogène qui a été lourdement touché par les transformations du tissu industriel et cela malgré sa proximité avec les grands réseaux de transport. Si à une certaine époque, le territoire arborait fièrement le nom de la Pittsburgh du Québec, les années 1960 à 1980 contribuèrent à la dévitalisation de ce vaste secteur industriel qualifié aujourd’hui de désuet et de déstructuré.

La présence d’îlots industriels vacants, de bâtiments délabrés et de larges espaces extérieurs dédiés au stationnement constitue à la fois une occasion à saisir et un enjeu de taille pour la mise en valeur du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. À cet enjeu, il faut ajouter les défis majeurs que représente la réhabilitation des sols contaminés ainsi que l’attraction de nouveaux capitaux.

Malgré les nombreux obstacles à lever, ce territoire dispose des atouts stratégiques nécessaires pour devenir un projet de requalification urbaine et de reconversion économique inspirant et novateur pour l’arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et l’Est de Montréal.

Pour mieux comprendre les caractéristiques et les perspectives offertes par ce secteur, la présente section en fait un diagnostic, et ce, à partir des thèmes suivants :

- Démographie et emploi
- Mobilité et réseau routier
- État environnemental
- Cadre réglementaire



Groupe Lafrance, rue Notre-Dame Est / rue de Cadillac

2.1 Profil sociodémographique

Le territoire Assomption Sud Longue-Pointe correspond à peu de chose près au quartier de référence « habitation Guybourg-QR 25 » utilisé dans le cadre du Recensement de la population de 2016.

Population et densité

En 2016, on recensait 1 645 ménages dans le secteur, regroupant 3 470 personnes au total. La densité de la population s’y établissait à 813 habitants au km² tandis que dans le reste de l’arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve on dénombrait 6 270 habitants au km².

Revenu

Le revenu moyen des ménages du secteur s’élevait, en 2015, à 60 028 \$ et un peu plus de 16 % de la population recensée dans les ménages privés vit sous le seuil de faible revenu (SFR). Par ailleurs, les ménages locataires du secteur affichent un taux d’effort relativement élevé en ce qui concerne l’habitation : 28 % d’entre eux dédient plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement.

Soutien financier

Dans le secteur à l’étude, on dénombre 420 ménages dont le soutien financier principal est âgé entre 55 et 64 ans. Ils comptent pour 25 % de l’ensemble des ménages recensés. Viennent ensuite les ménages dont le soutien financier principal est âgé de moins de 35 ans (24 %) ou de 45 à 54 ans (19 %).

Dans l’arrondissement, les ménages soutenus par une personne de moins de 35 ans sont les plus nombreux (25 %) et sont suivis par ceux dont le soutien principal est âgé entre 35 et 44 ans (19 %).

Mode d’occupation

Un peu plus de 58 % des logements du secteur sont occupés par des ménages locataires. Dans l’arrondissement, cette proportion s’élève à 66 %.

Sur l’ensemble des 1 645 logements recensés dans le secteur en 2016, on dénombre une forte proportion d’appartements dans des immeubles de 5 étages ou moins (56 %) et d’appartements ou plain-pied dans un duplex (28 %). D’autre part, la majorité des logements du secteur ont été construits avant 1960 (58 %) ou entre 1961 et 1980 (29 %).

Immigration

Les immigrants comptent pour 17 % de la population du secteur à l’étude, proportion inférieure à celle enregistrée à l’échelle de l’arrondissement (21 %) et de la Ville de Montréal (34 %).

2.2 Portrait de l'emploi

D'après les données de recensement de 2016, on dénombrait 7 295 emplois dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, dont 1 585 dans la fabrication, 1 995 dans les administrations publiques, 1 390 dans le commerce de gros, le reste étant réparti dans le commerce de détail, la construction, le transport et l'entreposage, les arts et autres services.

À l'instar du reste de l'Est de Montréal, le déclin de la fabrication a touché de plein fouet le secteur à l'étude. Ces emplois ont chuté de 2 255 à 1 585 entre 2011 et 2016. Le sous-secteur Assomption Sud–Dickson est probablement celui qui a été le plus affecté par les mutations économiques des 4 ou 5 dernières décennies.

La Garnison Longue-Pointe, employeur d'importance dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, occupe un vaste territoire dédié entièrement à la logistique militaire, alors que le secteur du Parc industriel Louis-H. Lafontaine accueille le principal centre de distribution de la SAQ. Ensemble, ces deux zones industrielles concentrent un nombre important d'emplois dans le transport, l'entreposage de marchandises, le commerce de gros et la logistique.

Nombre total d'emplois, par secteurs d'activités, 2016

Emploi total par catégorie SCIAN	7 295
11 - Agriculture, foresterie, pêche et chasse	15
21 - Extraction minière, de pétrole et de gaz	0
22 - Services publics	10
23 - Construction	200
31-33 - Fabrication	1 585
48 - Transport et entreposage	600
41 - Commerce de gros	1 390
44-45 - Commerce de détail	410
51 - Industrie de l'information et culturelle	95
52 - Finance et assurances	25
53 - Services immobiliers, de location et à bail	100
54 - Services professionnels, scientifiques et techniques	110
55 - Gestion de sociétés et d'entreprises	0
56 - Services administratifs, de soutien et autres	190
61 - Services d'enseignement	40
62 - Soins de santé et assistance sociale	175
71 - Arts, spectacles et loisirs	130
72 - Hébergement et restauration	110
81 - Autres services	150
91 - Administrations publiques	1 995

Source : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)



Centre de formation du Service des incendies de Montréal, rue Notre-Dame Est



Groupe Lafrance, rue Notre-Dame Est



Groupe Lafrance, rue Notre-Dame Est / rue de Cadillac

2.3 Mobilité et réseau routier

En raison de son passé industriel, le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe est traversé par un ensemble de voies de circulation fortement utilisées pour des déplacements à des fins économiques. L'offre de transport collectif est orientée autour de quelques axes alors qu'elle est fragmentée dans le cas du transport actif.

La discontinuité de la trame urbaine complexifie d'autant plus les conditions de déplacements, peu importe le mode. Les obstacles aux déplacements constituent un frein à l'attraction et la rétention d'entreprises dans le secteur en plus de nuire à la qualité de vie des résidents.

La trame de rue

La zone industrielle s'est structurée autour de grands axes routiers, ce qui explique l'échelle des îlots et la nature des fonctions industrielles qui les occupent. Quatre axes de transit traversent le secteur en direction nord-sud, les rues Dickson et de Cadillac, l'avenue Haig et l'autoroute 25. Un peu plus de 400 mètres séparent la rue Dickson de la rue de Cadillac, dans le quartier Guybourg. Cette distance est de 1,5 km entre la rue Dickson et l'avenue Haig, dans le quartier Haig-Beauclerk. À titre de comparaison, la distance moyenne entre deux intersections dans le tissu résidentiel est d'environ 80 mètres.

La rue Notre-Dame Est et l'avenue Souigny sont les seuls axes est-ouest du secteur. Près de 900 mètres les séparent, une distance considérable qui ne favorise nullement les déplacements en transport collectif ou actif.

Réseau de camionnage

La présence d'activités économiques tributaires du transport de marchandises dans le secteur est indéniable. Les axes Hochelaga, Souigny, Dickson, des Futailles, de Boucherville, Tellier et Hector-Barsalou forment le réseau où le transit de véhicules lourds est autorisé. Ils viennent se greffer aux axes de circulation principaux que sont la rue Notre-Dame Est, l'autoroute 25 et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Rappelons que la circulation des camions est interdite à l'intérieur des quartiers résidentiels, à l'exception des livraisons locales.

Le transport collectif

Selon les données de l'enquête origine-destination de 2013, près de 90 % des déplacements à l'heure de pointe du matin vers le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe s'effectuent en automobile. Seulement 6 % d'entre eux se font en transport en commun. En revanche, 37 % des déplacements quotidiens effectués à partir du territoire d'étude se font en transport en commun et 58 % en auto.

Malgré l'absence de stations de métro, quatre lignes d'autobus traversent le territoire en direction d'une des stations de la ligne verte : la ligne 33 (réseau 10 minutes max) traverse le quartier Haig-Beauclerk pour se rendre à la station Langelier ; la ligne 32 (réseau 10 minutes max) et la navette Or Mercier-Ouest 259 desservent le quartier Guybourg pour ensuite rejoindre la station Cadillac ; la ligne 22 longe les rues Dickson et Notre-Dame Est pour se rendre à la station Assomption.

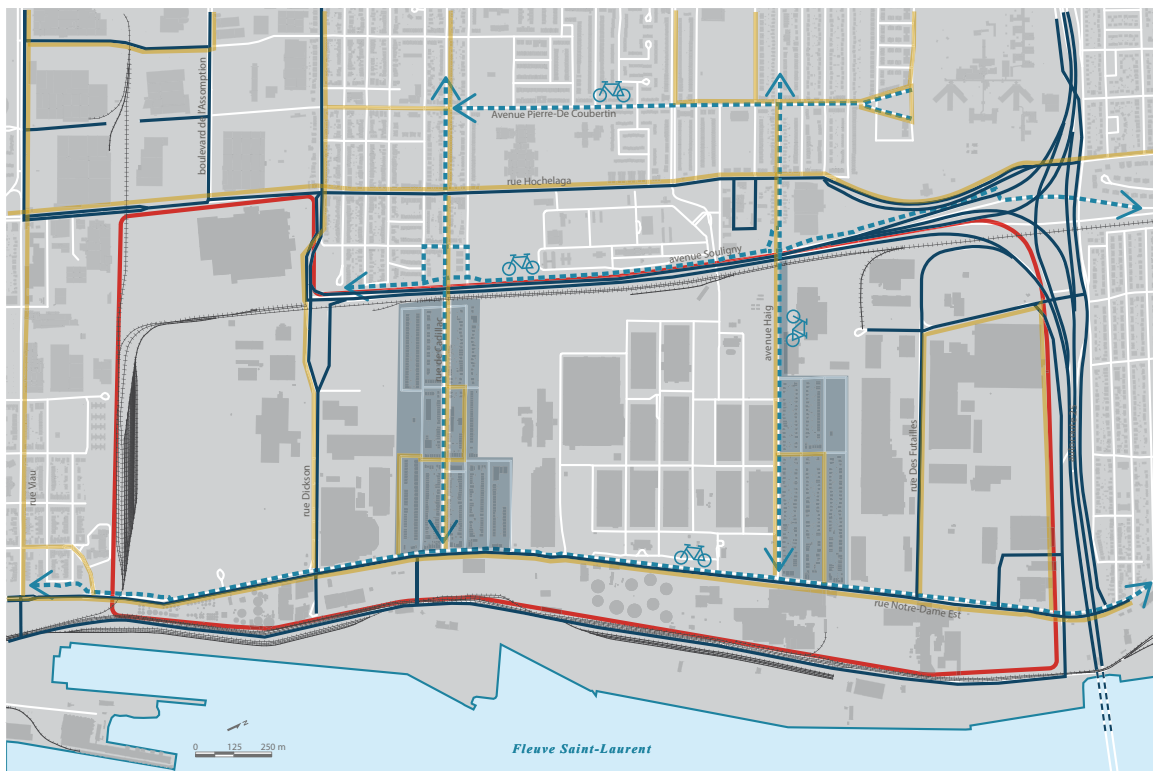
Le transport actif

Dans le secteur, le réseau de pistes cyclables est fragmenté. Les déplacements en vélos sont possibles, mais peuvent s'avérer périlleux à certains endroits. On retrouve deux voies cyclables en direction nord-sud, l'une sur la rue de Cadillac, en chaussée désignée, et l'autre sur l'avenue Haig, en bandes cyclables. Une piste trottoir est aussi aménagée sur la rue Notre-Dame Est (Route Verte) qui est peu conviviale à cause de son étroitesse et de la cohabitation avec les piétons. Finalement, on retrouve une piste cyclable en site propre sur l'avenue Souigny.

De façon générale, les déplacements à pied sont souvent peu conviviaux en raison du trafic, des trottoirs étroits, de la carence en verdissement et en mobilier urbain. Cependant, à l'intérieur des deux enclaves résidentielles, l'expérience urbaine est tout à fait différente en raison de la présence d'arbres matures et d'un éclairage approprié.

Le réseau de camionnage et de transports actif et collectif

- Secteur à l'étude
- Réseau de camionnage
- Secteur interdit au camionnage dans la zone à l'étude
- Réseau d'autobus
- Réseau cyclable





Piste cyclable, avenue Haig



Camionnage, rue Notre-Dame Est



Piste cyclable, avenue Souigny

2.4 État environnemental

Le secteur Assomption Sud Longue-Pointe se démarque par la présence d'activités industrielles extensives dont les aires de stationnement et les toits plats favorisent l'absorption d'importantes quantités de rayonnement solaire.

La canopée et les îlots de chaleur

Le territoire du port de Montréal, adjacent au territoire d'étude, présente un taux très élevé de minéralisation. On n'y trouve pratiquement aucune végétation. La zone industrielle au sud de la rue Notre-Dame Est concentre plusieurs îlots de chaleur. Le couvert végétal et les plantations au sol sont relativement circonscrits. Le centre de formation du Service de Sécurité Incendie de Montréal (SIM) se démarque par la présence d'une canopée assez fournie au pourtour du bâtiment principal.

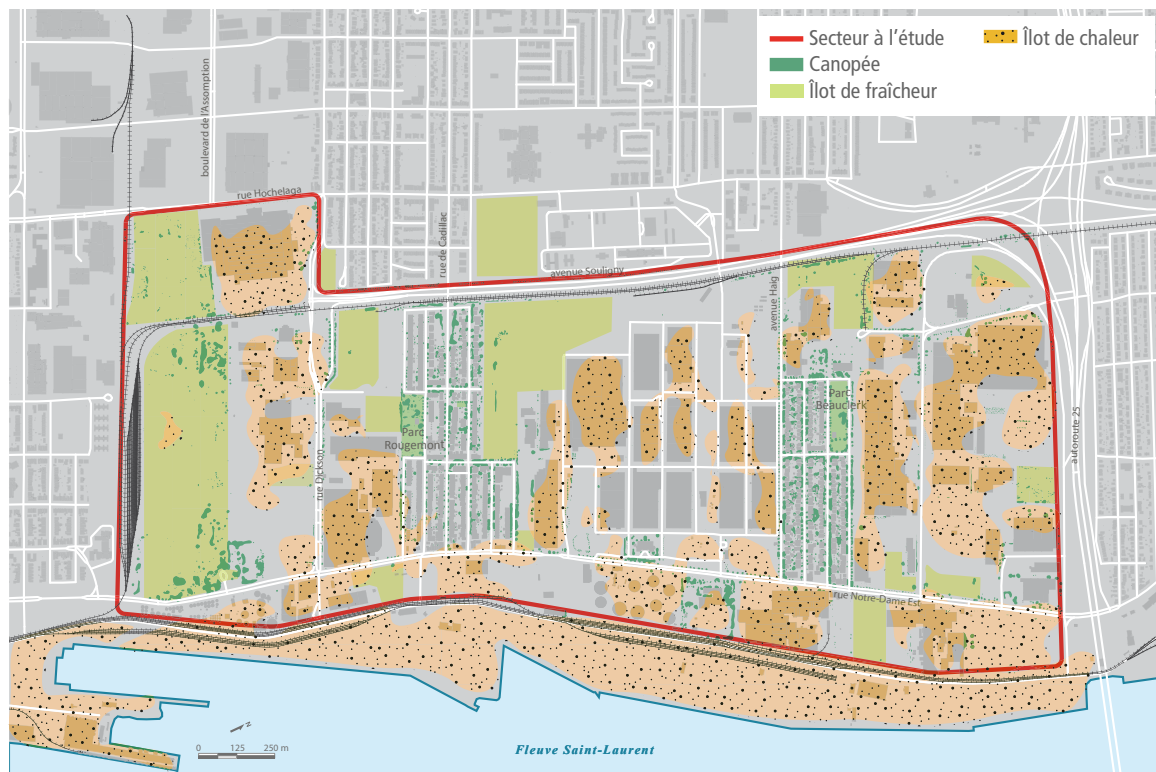
Le secteur industriel de Louis-H. Lafontaine comporte lui aussi d'importantes superficies minéralisées. L'effet de chaleur est, en revanche, légèrement atténué en raison de la présence de surfaces végétalisées au pourtour des aires de stationnement et le long de la rue Notre-Dame Est.

Une portion de la zone militaire de Longue-Pointe constitue un îlot de fraîcheur important au sein d'un secteur assez peu fourni en végétaux. Il en est de même des terrains vacants en friche dans le secteur Assomption Sud-Dickson.

Les deux quartiers résidentiels jouissent de couverts végétaux très différents. Le secteur Haig-Beauclerk possède une canopée plus fournie que le secteur Guybourg.

Les caractéristiques du cadre bâti expliquent en partie ce constat. En effet, l'implantation au sol plus faible dans le secteur Haig-Beauclerk offre des occasions de verdissement plus importantes que dans Guybourg où les bâtiments en rangée laissent moins d'espace au sol.

La canopée et les îlots de fraîcheur et de chaleur



La contamination des sols

La plupart des terrains contaminés sont localisés dans les plus vieilles parties de la ville, aussi bien dans des secteurs industriels ou commerciaux que le long des corridors ferroviaires. Une étude réalisée pour la Communauté métropolitaine de Montréal en 2012 indiquait que près de 60 % des terrains industriels disponibles sur l'île étaient grevés de contraintes, la plus importante étant la contamination du sol. Selon le répertoire des terrains contaminés du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), plus de 20 % des terrains contaminés se trouvent d'ailleurs sur l'île de Montréal.

Cette problématique environnementale touche le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe de plein fouet. Les activités industrielles passées ont causé la contamination de plusieurs terrains par l'enfouissement ou le dépôt de matières solides et de produits pétroliers. Toutefois, même si ces espaces constituent aussi des sources de pollution visuelle et de dégradation du paysage urbain, ils demeurent d'importantes opportunités de développement à considérer lors d'opérations de requalification urbaine.

Conformément aux lois et aux politiques dans le domaine, les terrains contaminés doivent faire l'objet d'un plan de réhabilitation afin de pouvoir être reconstruits. La Politique de protection et de réhabilitation des terrains contaminés du MELCC établit trois niveaux de contamination ou critères génériques : A, B et C. Pour un usage industriel, la catégorie C est jugée suffisante alors que pour un usage résidentiel, elle est généralement établie à A.



Poste d'Hydro-Québec, rue Notre-Dame Est



Centre de formation du Service des incendies de Montréal, rue Notre-Dame Est



Entreposage extérieur

Nuisances

Le bruit est l'une des nuisances les plus répandues en milieu urbain. Au fil des années, les activités industrielles et de camionnage se sont intensifiées à l'échelle montréalaise, le plus souvent à proximité des quartiers résidentiels. Aujourd'hui, le bruit est omniprésent, familier aux citoyens, mais néanmoins gênant et constitue un enjeu de santé publique qui est particulièrement présent dans le secteur à l'étude.

Pour le réseau ferroviaire, le CN est propriétaire et exploitant de la gare de triage Longue-Pointe, qui prend racine à l'est du quartier Viauville et devient une antenne longeant les avenues Souigny et Dubuisson, jusqu'au triage de Montréal-Est. La desserte y est peu fréquente puisqu'on l'estime à deux trains par semaine. Bien que le site de Longue-Pointe soit formellement un espace de triage, on n'y effectue aucune activité de cette nature. Il sert plutôt à la réparation de wagons provenant du port de Montréal.

De plus, le secteur à l'étude se trouve dans une zone économique active où les déplacements véhiculaires (automobiles et camions) jouent un rôle déterminant sur l'environnement sonore. La congestion routière, l'état de la chaussée et la nature du cadre bâti sont autant d'éléments qui peuvent amplifier le bruit perçu dans les quartiers résidentiels adjacents.

L'autoroute 25 et l'avenue Souigny font partie du réseau de voies rapides et les rues Dickson et Notre-Dame Est sont considérées comme des voies à débit important; infrastructures routières sur lesquelles le camionnage est autorisé.

Pour réduire les nuisances de la circulation routière sur l'avenue Souigny, un écran antibruit a été aménagé le long de l'avenue Dubuisson et sur une partie de la rue Rougemont dans le quartier résidentiel Guybourg. À la hauteur de la rue la Fontaine, et ce, jusqu'à l'intersection avec la rue Notre-Dame Est, une simple clôture fait figure d'espace tampon.

Du côté est du quartier Guybourg, l'avenue Clarence-Gagnon et la rue Du Quesne sont toutes deux adossées à la base militaire Longue-Pointe et à deux bâtiments industriels. L'annexe de l'école Notre-Dame-des-Victoires se trouve dans le même secteur, et son aire de jeu n'est aucunement protégée du bruit ou de la poussière provenant des manœuvres de camionnage. L'absence de trottoir sur une partie de cette avenue ajoute au sentiment d'insécurité pouvant être ressenti par les passants, les écoliers et les résidents.

Dans le quartier Haig-Beauclerk, la plantation d'arbres et l'aménagement d'un écran acoustique le long du bâtiment Edgewell sur la rue Beauclerk rehausse la qualité de l'environnement visuel sans pour autant éliminer les nuisances sonores et atmosphériques découlant des implantations industrielles riveraines. L'avenue Haig, le seul axe nord-sud qui traverse le quartier, est fortement sollicitée. Le va-et-vient des véhicules occasionne des désagréments aux résidents de cet axe.

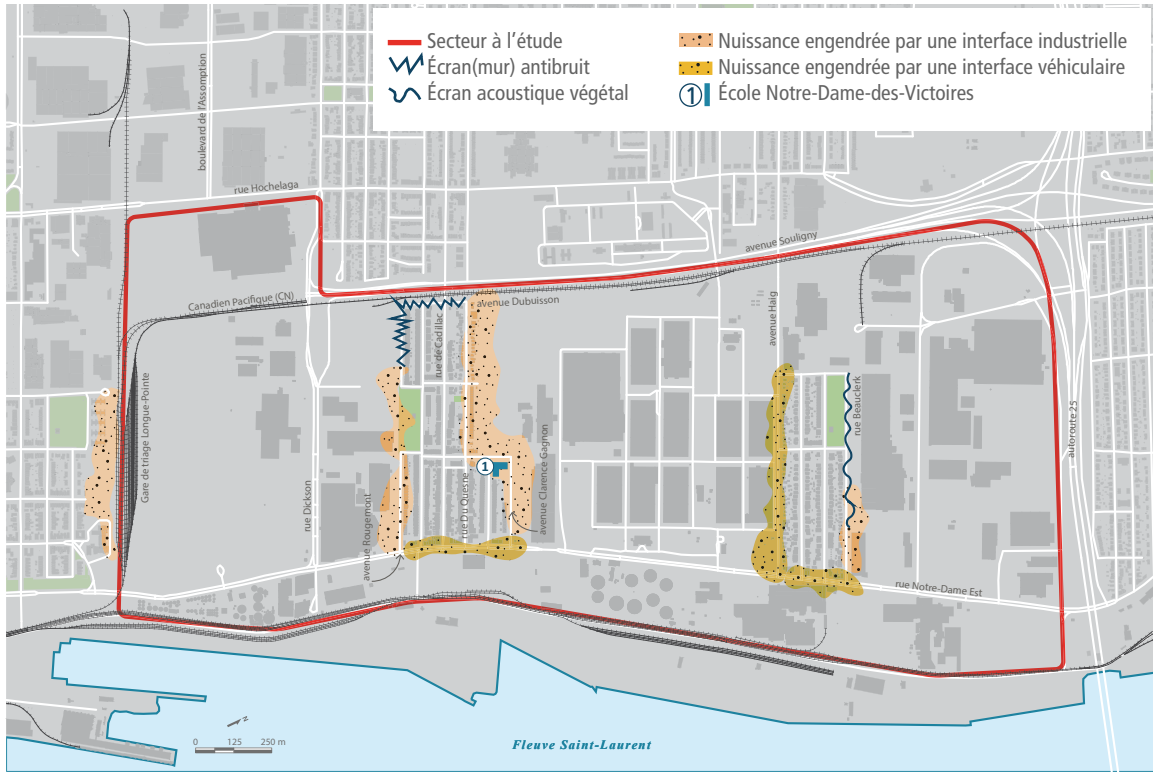
Les déplacements véhiculaires sur la rue Notre-Dame Est demeurent aussi une source de nuisances dans la zone d'étude. Bien que la majorité des immeubles soient de nature commerciale et industrielle, on retrouve tout de même quelques habitations le long de cette artère.

Les nuisances environnementales (bruit, vibrations, poussières, lumière artificielle) et la pollution atmosphérique constituent des enjeux de taille. L'accroissement du nombre de personnes et d'activités urbaines dans des environnements de plus en plus compacts, où les déplacements véhiculaires augmentent de façon constante, génère plusieurs désagréments aux citoyens exposés de manière chronique à une diversité de contaminants environnementaux dans leur milieu.

L'impact pernicieux des nuisances environnementales sur la santé publique est aujourd'hui reconnu dans le milieu scientifique et cela à l'échelle internationale. Qu'il s'agisse de troubles physiques (trouble du sommeil, maladies cardiovasculaires, hypertension artérielle) ou d'inconforts psychosociaux (difficulté d'apprentissage, gêne), tous s'entendent pour dire que les nuisances ont des effets débilissants, parfois à long terme, chez ceux qui les subissent.

Face à un phénomène mouvant qui touche un nombre considérable de personnes à travers le monde, la communauté internationale parle des nuisances environnementales comme d'un risque sanitaire. Pour limiter ce dernier, des efforts substantiels doivent être déployés afin de trouver des solutions permanentes permettant de protéger les populations vulnérables d'aujourd'hui et préserver l'avenir de celles du futur.

Les nuisances



Écran antibruit, avenue Rougemont



Nuisance véhiculaire, avenue Haig



Cour d'école, avenue Clarence Gagnon

2.5 Cadre réglementaire

La démarche de planification stratégique du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe s’inscrit au sein de grandes orientations d’aménagement et de développement du territoire montréalais. Elle établit une vision et des objectifs à atteindre qui, à l’instar du cadre réglementaire, sont appelés à évoluer dans le temps en fonction des enjeux associés à la mise en valeur de ce vaste territoire.

Le Schéma d'aménagement et de développement

Les affectations d’un territoire donné reflètent les intentions de développement et lui confèrent une vocation particulière à laquelle se greffent des usages autorisés.

Hormis les deux enclaves résidentielles, le territoire d’étude s’inscrit au sein de l’affectation « Industrie ». À cet effet, le Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal précise que :

« L’agglomération de Montréal accueille une grande variété d’activités industrielles, aux formes et aux vocations multiples, autour des axes majeurs de transport routier. Avec la grande affectation “Industrie”, le schéma vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d’avenir, de même que dans ceux qui font sa notoriété.

Dans le cadre de leur activité, certains établissements peuvent générer des nuisances ou des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques. Pour éviter le rapprochement d’usages incompatibles, l’habitation n’est pas autorisée dans les aires de cette grande affectation. »

Le Plan d'urbanisme

Le Plan d’urbanisme fait état du besoin de consolider les secteurs d’emplois en favorisant l’accueil d’entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport. Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe s’inscrit, entre autres choses, au sein de l’action 8.4 qui traite de la régénération de grands sites désaffectés afin qu’ils accueillent de nouvelles activités économiques.

On fait notamment mention du besoin de définir et de mettre en œuvre un concept d’aménagement et une stratégie de développement reposant sur des options de desserte routière et de lotissement qui soutiennent une intensification de l’emploi.

La réglementation locale

Au cours des années, l’arrondissement a procédé à diverses modifications réglementaires pour assurer une meilleure cohabitation des activités industrielles avec le milieu environnant.

En 2007, l’arrondissement avait posé un premier geste en éliminant du zonage l’industrie lourde (I.5) lui préférant l’industrie moyenne (I.4), afin d’interdire les activités pouvant présenter un risque pour l’environnement (émanations, explosions, déversements toxiques, etc.) et éviter la propagation des nuisances sonores et atmosphériques sur les milieux riverains, et ce, en exigeant qu’elles soient confinées à l’intérieur des limites du terrain.

En 2014, l’arrondissement est allé plus loin en interdisant l’entreposage extérieur et l’industrie du tri et de la récupération sur tout terrain riverain d’une zone d’habitation. Cette mesure visait notamment à rehausser la qualité des aménagements extérieurs et à favoriser une occupation optimale des espaces, ces derniers étant souvent délaissés et mal entretenus.

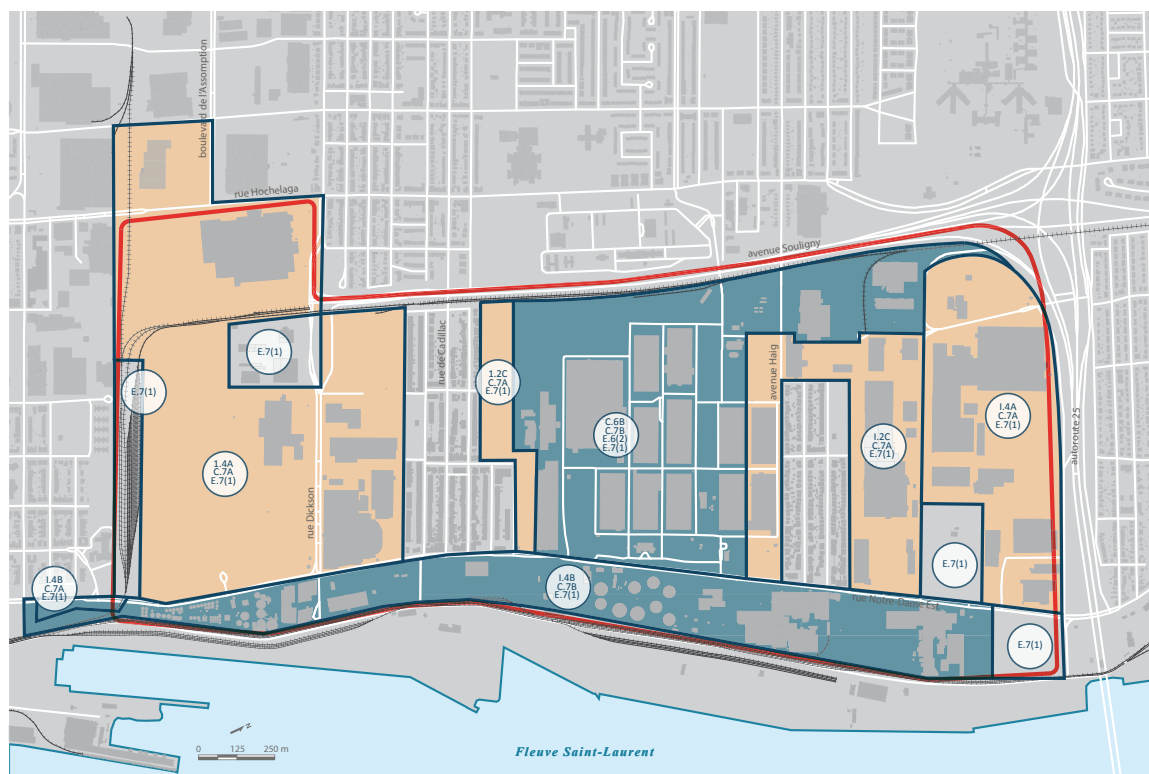
En 2016, l’usage « activité de transbordement de conteneurs » de la catégorie « commerce de gros et entreposage » (C.7) est retiré des usages autorisés dans le secteur. L’arrondissement souhaite, par ce geste, attirer des entreprises intensives en emplois plutôt qu’à faible valeur ajoutée.

À partir de 2017, les usages autorisés dans le secteur d'étude se limitent au commerce de gros et à l'entreposage intérieur (C.7A), à l'industrie de moyenne intensité (I.4A), aux équipements de transport et de communication ainsi qu'aux infrastructures (E.7(1)).

Au printemps de cette même année, l'arrondissement adopte un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) dans le but de limiter les impacts négatifs des activités industrielles et commerciales lourdes sur les milieux sensibles. Cet outil constitue le premier jalon d'une démarche de planification devant mener à la requalification de cette vaste zone d'emplois.

Plus récemment en 2018, le conseil d'arrondissement adopte un nouveau règlement modifiant certaines dispositions normatives concernant l'entreposage extérieur de conteneurs afin de réduire les désagréments visuels de cette activité sur le milieu environnant. Le règlement impose une hauteur maximale et limite le nombre de conteneurs pouvant être empilés dans les secteurs où l'entreposage extérieur est autorisé.

Les usages et l'entreposage



- | | |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| C.6 Commerces lourds | — Secteur à l'étude |
| C.7 Commerces de gros et entreposage | — Limite de zone |
| E.6 Équipements civiques et administratifs | — Entreposage extérieur autorisé |
| E.7 Équipement de transport, communication et infrastructure | — Entreposage intérieur seulement (I.4 et C.7) |
-
- | |
|------------------------|
| I.2 Industrie légères |
| I.4 Industries |
| I.5 Industries lourdes |

VISION ET ORIENTATIONS

3

3.1 Vision

La Ville de Montréal entend créer un milieu de vie convivial pour les citoyens, les travailleurs et les entreprises. La Ville souhaite une cohabitation harmonieuse des quartiers résidentiels et des secteurs d'emplois, incluant l'aménagement d'espaces verts et de parcs.

L'objectif est de soutenir la requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe par la création d'un écoparc industriel aux aménagements urbains exemplaires qui contribueront à attirer des entreprises dynamiques soucieuses de leur milieu d'accueil et engagées dans une démarche de gestion durable en partenariat avec la collectivité.

Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe se situe au sein d'un vaste territoire industriel en mutation pour lequel la Ville a établi des orientations de mise en valeur économiques et urbaines.

La Ville entend notamment orienter la requalification de ce secteur, qui s'inscrit par ailleurs dans la relance économique de l'Est de Montréal, par l'attraction et l'implantation d'entreprises innovantes qui répondent à des standards de qualité souhaités, le tout dans la perspective d'un développement durable. Puisque le secteur géographique est largement construit, la Ville prévoit de concrétiser sa vision d'avenir en profitant des opportunités de requalification actuelles et futures (déménagement d'entreprises, bâtiments et terrains vacants, etc.).

La Ville et les autres parties prenantes pourront aussi doter le secteur d'infrastructures et d'aménagements urbains de qualité afin d'offrir aux résidents et aux travailleurs un cadre de vie agréable et des conditions de déplacement optimales et sécuritaires, quel que soit le mode. Une attention particulière sera accordée à la qualité du cadre bâti et aux composantes paysagères, naturelles et historiques qui devront contribuer à l'expérience urbaine des personnes qui transitent par le secteur ainsi qu'à l'appropriation du milieu par ses résidents.

La vision préconisée vise à positionner le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe comme un secteur d'activité économique effervescent gravitant autour de créneaux industriels durables qui permettront de générer des emplois stables, permanents et bien rémunérés, tout en favorisant l'employabilité des résidents des secteurs environnants.

La vision de développement économique et d'aménagement urbain du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe repose sur les orientations suivantes :

- Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire
- Compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transports actif et collectif
- Réaliser des projets industriels novateurs bien intégrés au milieu environnant

3.2 Orientations économiques et d'aménagement

3.2.1. Offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire

Limiter les nuisances dans les quartiers riverains

La pollution sonore et atmosphérique constitue une nuisance de première importance dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Si les citoyens peuvent tous en être affectés, ce sont surtout les personnes vulnérables (enfants, personnes souffrant de problèmes de santé, personnes âgées) qui risquent de voir une dégradation de leur qualité de vie si la situation actuelle persiste ou se détériore.

Le diagnostic acoustique et environnemental d'un secteur donné est une étape essentielle à la réalisation d'une planification réussie. Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe n'y fait pas exception. Réalisé par des spécialistes, cet état de la situation devra mener à la détermination de mesures permettant d'enrayer les nuisances ou du moins de les réduire à des niveaux acceptables selon les standards internationaux. Les mesures de mitigation choisies doivent être par conséquent probantes et durables. Il ne s'agit pas uniquement d'intervenir sur le cadre bâti, mais aussi auprès des générateurs de nuisances fixes (industriels) ou mobiles (routiers).

Une démarche intégrée de gestion des nuisances constitue un processus intéressant par lequel l'ensemble des parties prenantes peuvent coordonner leurs actions, en établir les priorités, en assurer le suivi, ainsi que le soutien technique et financier. Reposant sur la concertation et la responsabilisation des acteurs, publics et privés, cette approche permet d'engager la collectivité dans la réalisation de projets urbains durables et de qualité.

Il existe de nombreuses mesures pouvant améliorer de manière significative l'environnement sonore dans un quartier. Pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, seul un inventaire exhaustif des nuisances permettra de déterminer les mesures d'atténuation les plus pertinentes dans le territoire d'étude et, si requis, à des sous-secteurs jugés plus vulnérables.

Les mesures les plus efficaces en matière de réduction du bruit sont celles qui se situent le plus près de la source de nuisance. Si l'on prend le cas des routes, par exemple, le bruit provient des moteurs des véhicules et de la friction des pneus sur la chaussée. C'est pourquoi des interventions ciblant le revêtement de la chaussée ou la réduction de la vitesse peuvent avoir un réel impact sur la qualité de vie des citoyens, souvent plus que les mesures de mitigation apportées sur le cadre bâti.

Les projets d'infrastructures doivent aussi être conçus de manière à réduire les nuisances sonores dans les quartiers par une configuration appropriée, une distance adéquate avec les immeubles résidentiels, une gestion de la circulation assurant une fluidité de la circulation et un choix optimal du type de revêtement de la chaussée. Évidemment, ces mesures ne sauraient être aussi performantes que celles visant à favoriser l'utilisation du transport en commun et du transport actif au lieu de l'automobile.

Hormis les interventions sur le réseau routier, il existe d'autres manières d'atténuer les nuisances résultant de la pollution sonore et atmosphérique. Les mesures proposées ci-après doivent faire partie prenante de toute réflexion entourant une démarche de planification territoriale, comme celle qui est en cours pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Elles interpellent aussi un ensemble d'organisations et de domaines dont l'environnement, l'aménagement urbain, l'ingénierie et le cadre législatif.

Éloigner la source de bruit des zones sensibles

Plus on éloigne un bâtiment de la source de bruit et plus l'effet ressenti tend à diminuer. Cette manière de procéder convient généralement aux milieux peu construits, ce qui est plutôt rare à Montréal. Dans l'alternative, il s'agit de trouver un juste équilibre. Une distance réduite s'accompagnant de mesures de mitigation sur le terrain, et le bâtiment peut permettre l'atteinte des seuils acoustiques recherchés. Dans tous les cas, on requiert l'avis d'un expert en acoustique pour déterminer le meilleur scénario d'aménagement en fonction des contraintes du terrain.

Orienter les bâtiments ou organiser les pièces internes de manière à créer un espace tampon protégeant les zones sensibles

Un bâtiment peut servir d'écran antibruit s'il est utilisé à des fins commerciales ou s'il est occupé par une industrie légère. Cette mesure est valable pour des projets d'aménagement comportant une mixité d'usages où dans des secteurs déjà établis que l'on souhaite diversifier tout en préservant le bâti existant.

Le projet d'écoquartier La Cerisaie à Fresnes, en France, est un exemple intéressant de revitalisation d'une ancienne friche industrielle. Situé en bordure de l'autoroute A6, ce vaste complexe immobilier s'articule autour du bâtiment K, immeuble phare et véritable bouclier acoustique, dont la configuration permet d'isoler le quartier du bruit découlant du trafic routier.



Écran acoustique. Nicolas Duprey

Protéger les bâtiments par des aménagements extérieurs

Les écrans acoustiques constituent de bonnes alternatives dans des situations où il est impossible de respecter les distances réglementaires en vigueur. Ils occupent peu d'espace et peuvent offrir un visuel intéressant s'ils sont faits de matériaux et des textures bien intégrés au milieu environnant. Cela dit, l'efficacité d'un écran dépend de certaines conditions.

Les talus constituent une alternative moins coûteuse qu'un écran vertical. Néanmoins, ils occupent beaucoup d'espace et les aménagements paysagers requièrent un entretien constant.

Pour ce qui est des écrans végétaux, ces derniers procurent un effet de bien-être par leur côté apaisant sans pour autant réduire de manière significative le bruit. Il faut généralement une plantation abondante, d'une épaisseur d'au moins 30 mètres pour réduire le bruit de 5 dB(A), ce qui est rarement possible en milieu dense.

Échelle des niveaux sonores associés à des activités, événements ou équipements

Niveaux sonores - db(A)*	Sensation	Exemples
110-140	Douleur	Décollage d'un avion Voiture de course
90-100	Difficile à supporter	Tondeuse Marteau piqueur
70-80	Bruyant	Aspirateur Aboiement d'un chien
50-60	Modéré	Conversation normale Machine à laver
30-40	Calme	Conversation à voix basse Vent doux
10-20	Très calme	Chuchotement Respiration

Source : Tableau adapté de l'INSPQ, « Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores urbains », 2015.

* Db(A) : Unité de mesure pondérée qui tient compte d'une réponse humaine par rapport au volume sonore.

Réaliser des aménagements durables

Placée sous le signe du développement durable, la vision d'aménagement du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe propose d'optimiser l'occupation du sol de ce vaste territoire par des interventions structurantes sur le cadre bâti. Il s'agit non seulement de reconstituer le tissu économique par l'attraction de nouvelles entreprises, mais aussi de revitaliser le parc immobilier existant afin qu'il réponde adéquatement aux exigences du marché.

Un souci particulier sera accordé au traitement des interfaces. Des aménagements urbains novateurs assureront une transition appropriée entre les activités économiques et les quartiers habités favorisant du coup la création d'un environnement d'accueil soucieux des besoins des populations actuelles et futures.

Une conception soignée des espaces publics et privés est essentielle à la mise en valeur du territoire Assomption Sud–Longue-Pointe et de son identité. Durables et de qualité, ces espaces doivent structurer le développement immobilier. En outre, une revue des bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs peut, bonifier la réflexion autour du concept d'aménagement du secteur d'étude et de ses constituants.

La section suivante présente, à cet effet, des exemples d'interventions qui devraient encadrer tout projet de construction, de requalification et d'aménagement réalisé sur le domaine public et privé dans le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Cette première recension de bonnes pratiques est appelée à évoluer en fonction des réflexions et des recommandations des différentes parties prenantes impliquées dans ce projet intégrateur et rassembleur.

Exemples d'interventions sur le cadre bâti :

- Retisser le tissu urbain par des constructions qui encadrent la rue et renforcent l'identité du milieu d'accueil ;
- Favoriser un cadre bâti plus dense et compact qui assure une perméabilité du tissu et libère des espaces au sol pour d'autres usages ;
- Moduler les volumes, les gabarits et les hauteurs pour éviter l'effet de bloc et offrir une composition visuelle intéressante et dynamique ;
- Ériger des bâtiments ayant une facture architecturale contemporaine et singulière en respect de l'esprit du lieu ;
- Réaliser des projets ayant des standards de performance environnementale (construction écoénergétique et bioclimatique) élevés dans un souci de protéger l'environnement et d'améliorer la qualité de vie des citoyens ;
- Construire des bâtiments dotés d'une bonne isolation acoustique ou aménagés de manière à limiter et contenir les nuisances sonores et environnementales.



Mur végétalisé. Benoit

Exemples d'interventions sur les stationnements, les aires d'expédition et de réception de marchandises :

- Favoriser le verdissement au sol et la plantation d'arbres pour réduire les îlots de chaleur ;
- Privilégier des revêtements de surface perméables favorisant l'infiltration d'eau (noue végétalisée, tranchée filtrante, etc.) ou possédant un indice de réflectance solaire élevé (béton poreux, pavé alvéolé, pierre concassée, etc.) ;
- Réduire la superficie des aires de stationnement, ou favoriser leur mise en commun (mutualisation) lorsque les conditions le permettent ;
- Privilégier l'aménagement de stationnements étagés ou souterrains afin d'optimiser l'emprise au sol ;
- Intégrer des espaces réservés aux vélos et marquer des traverses piétonnes pour sécuriser les déplacements et assurer une meilleure accessibilité des usagers ;
- Installer des bornes de recharge pour voitures électriques et fournir des stationnements dédiés à l'autopartage ;
- Concentrer les activités de chargement et d'entreposage à l'intérieur d'un bâtiment ou les regrouper à l'écart de la rue tout en les dissimulant derrière des espaces tampons ;
- Limiter le nombre d'entrées charretières en favorisant des accès communs.



Surface perméable. Dylan Passmore



Aire de stationnement aménagée. Portland

Exemples d'interventions sur les domaines public et privé :

- Mettre en place des aménagements extérieurs fonctionnels qui facilitent les déplacements et sont appropriables par les usagers ;
- Aménager des rues et des trottoirs conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes ;
- Installer un éclairage et une signalétique distinctive ;
- Implanter un mobilier urbain de qualité en harmonie avec le milieu d'insertion ;
- Optimiser l'occupation des espaces sous-exploités à des fins publiques ;
- Aménager des espaces publics de qualité et en quantité suffisante pour offrir des occasions de socialisation et de détente ;
- Assurer un encadrement de la rue et une amélioration de la qualité du paysage urbain par la plantation d'arbres et de végétaux ;
- Intégrer l'art public dans des lieux stratégiques pour qu'ils deviennent des repères visuels importants dans le secteur.



Mobilier urbain. Rue De La Gauchetière



Place publique. Place Valois, Montréal



Aménagement de rues et de trottoirs. Place Norman-Bethune, Montréal

Assurer une gestion écologique

- Préserver les espaces verts et les mettre en valeur ;
- Privilégier des aménagements paysagers durables qui réduisent les surfaces minéralisées (saillie végétalisée, terre-plein, mur végétalisé, etc.) ;
- Constituer un réseau d'espaces végétalisés accessibles au public (promenade, corridor écologique, place publique, etc.) ;
- Prévoir des aménagements favorisant l'absorption et la récupération des eaux pluviales (noue, jardin de pluie, fossé végétalisé, bassin de rétention, etc.) ;
- Établir une stratégie globale de gestion des sols contaminés ;
- Privilégier des solutions de décontamination innovantes et écologiques ;
- Encourager la réalisation d'aménagements limitant la consommation énergétique et faisant appel à des énergies renouvelables ;
- Inciter l'aménagement de toitures et de murs végétalisés ou à membrane blanche.



Jardin de pluie. Aaron Volkening



Bassin de rétention. Aaron Volkening

3.2.2. Compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transports actif et collectif

La gestion routière constitue un enjeu majeur dans le secteur, particulièrement dans le sous-secteur Assomption Sud–Dickson. Dans sa configuration actuelle, l'accès à l'avenue Souigny et au réseau supérieur depuis les rues Sherbrooke Est, Hochelaga et Notre-Dame Est se traduit par des niveaux de congestion affectant à la fois la desserte locale, celle du port et le transit sur le réseau artériel. Cette congestion croissante nuit grandement à la qualité de vie des résidents et des riverains, notamment sur la rue Dickson, au sud de la rue Sherbrooke Est. Elle freine également le développement économique du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

Face à cette situation, il n'est pas surprenant de constater que, depuis quelques années, plusieurs acteurs militent en faveur d'une amélioration du réseau routier, incluant l'accès aux 4 terminaux de conteneurs du port, dans l'Est de Montréal, lesquels génèrent quelque 3 600 mouvements de camions quotidiennement. À ce sujet, rappelons aussi que l'Administration portuaire de Montréal (APM) prévoit augmenter significativement sa capacité de manutention de conteneurs, notamment par le parachèvement du terminal Viau, avec pour effet d'accroître dans une même proportion la circulation de camions sur un réseau qui est déjà au maximum de sa capacité.

Par ailleurs, comme mentionné dans le diagnostic, le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe n'est pas aménagé pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo. Bien qu'il offre une certaine desserte en transport collectif, celle-ci mériterait grandement d'être bonifiée, notamment pour faciliter l'accès aux travailleurs, actuels et futurs.

Dans ce contexte, la Ville propose la venue d'une nouvelle desserte structurante en transport collectif qui aura des impacts positifs sur les déplacements vers et à partir du secteur d'étude. En améliorant l'accès en transport collectif vers et depuis le secteur, ce sont tous les modes de transport qui en bénéficieront. En outre, une telle bonification du réseau, dans l'axe de la rue Notre-Dame Est, permettra de profiter d'un important potentiel visant à faciliter l'ensemble des déplacements dans la portion sud-est de Montréal, de Pointe-aux-Trembles au centre-ville.

Une importante reconfiguration du réseau

En 2013, la Ville de Montréal, ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'APM ont signé une entente de collaboration visant l'amélioration des accès au port, indépendamment d'un éventuel projet global pour réaménager la rue Notre-Dame Est. Les travaux récemment achevés dans le corridor de l'autoroute 25 en sont le premier volet. Le second consiste à prolonger l'avenue Souigny et le boulevard de l'Assomption, auquel se greffe une sortie directe du port.

Dans une première version, le projet planifié comportait deux axes distincts ainsi que des passages à niveau pour franchir les voies ferrées. Cette version du projet a par la suite été abandonnée car des considérations techniques rendaient caduc tout passage à niveau. Elle passait aussi trop près des zones habitées et comportait des emprises routières qui hypothéquaient le redéveloppement du site de l'ancienne fonderie.

Face à l'obligation d'étagé les voies publiques au croisement des voies ferroviaires, la Ville, le MTQ et l'APM ont alors concerté leurs efforts sur un axe routier commun, de superficie plus modeste et plus éloigné des zones résidentielles. Tous les partenaires ont accepté cette approche qui serait au bénéfice des citoyens de Montréal, en proposant de mailler les réseaux de transports actif et collectif de l'arrondissement, tout en urbanisant définitivement la jonction avec la rue Notre-Dame Est. Les liens routiers relieront le boulevard de l'Assomption, l'avenue Souigny, la rue Notre-Dame Est et le port (voir la carte de la page 45).

Les bénéfices associés s'étendront bien au-delà d'une amélioration des déplacements véhiculaires dans le secteur. En désenclavant plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés, ces nouveaux liens et leurs infrastructures publiques constitueront l'assise du développement immobilier et économique du secteur qui, comme les sections précédentes l'ont établi, fut lourdement affectée par l'effritement de l'industrie manufacturière.

Avec ce nouveau réseau routier, la Ville souhaite réduire les nuisances occasionnées par le trafic lourd à Montréal en permettant des accès plus directs entre le port et le réseau autoroutier. L'amélioration des accès aux installations portuaires assurera un soutien aux activités économiques du port ainsi qu'aux secteurs industriels limitrophes, tout en améliorant la cohabitation entre les activités économiques et les secteurs résidentiels de l'Est de Montréal.

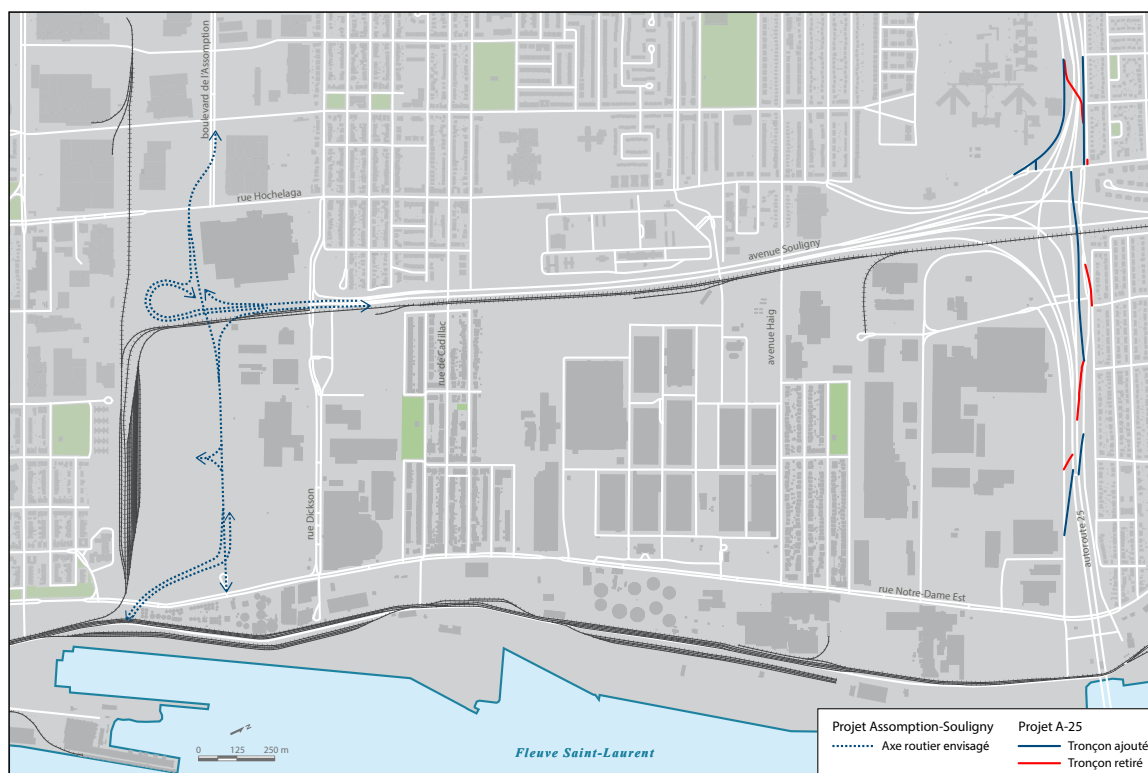
Plus précisément, le nouveau réseau envisagé a pour objectif d'assurer une desserte plus efficace du terminal Viau du port, un enjeu non négligeable pour le secteur. De fait, la mise en service récente de ce quatrième terminal à conteneurs génère une croissance du camionnage entre le port et le réseau routier supérieur. Sans le nouveau réseau routier, cet enjeu serait particulièrement critique lorsqu'on considère que la croissance anticipée concerne directement les axes les plus gestionnés du secteur.

De plus, ces travaux seront l'occasion de raccorder le réseau supérieur avec les réseaux de camionnage de la Ville de Montréal, de limiter les déplacements de camions en transit sur le réseau municipal et de bonifier le réseau routier local et artériel afin de réduire les nuisances de la portion autoroutière de l'avenue Souigny. En ce sens, les prolongements du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny se feront en bonne partie sur des terrains en friche, éloignés des résidences et d'autres usages sensibles.

En outre, la Ville et ses partenaires entendent créer de nouvelles pistes cyclables, principalement pour relier les pistes existantes le long de l'avenue Souigny et de la rue Notre-Dame Est, ainsi que le parc linéaire Antenne-Longue-Pointe dans le quartier Viauville. Le prolongement du boulevard de l'Assomption inclura l'aménagement d'une piste cyclable parallèle, ce qui permettra la connexion entre la piste Notre-Dame et le secteur Assomption Nord. Un éventuel prolongement d'une ligne d'autobus sur le boulevard pourra aussi améliorer l'offre en transport collectif. La reconfiguration du réseau augmentera aussi la connectivité avec la station de métro Assomption qui est aujourd'hui largement sous-utilisée.

En plus de revoir le tracé des rues, des occasions sont à saisir en matière d'infrastructures. En effet, le prolongement du boulevard de l'Assomption permettra d'assurer une gestion plus efficace et écologique des eaux de ruissellement de façon à réduire les rejets d'eaux usées dans le fleuve Saint-Laurent lors de fortes précipitations.

Les bonifications du réseau routier



Une nouvelle vision pour l'aménagement de la rue Notre-Dame Est

De son côté, la rue Notre-Dame Est constitue le lien est-ouest principal pour la portion sud de l'île de Montréal, reliant le centre-ville aux arrondissements de l'Est de la ville. Cet axe subit une congestion chronique qui affecte les résidents adjacents comme ses usagers, et ce, peu importe leur mode de transport. Le tronçon sis à l'ouest de la rue Dickson est particulièrement éprouvé. Évidemment, cette congestion affecte également le transport des marchandises, qu'il soit associé au port ou non.

La rue Notre-Dame Est croise de nombreuses artères et rues résidentielles assurant des déplacements locaux. Elle est donc pourvue de nombreux feux de circulation qui, bien que nécessaires, freinent le flot de circulation, particulièrement en raison du pourcentage très élevé de camions, transitant à toute heure du jour et dont les arrêts et départs sont à la fois laborieux et sonores. Il en résulte un ralentissement du transport collectif (autobus) et un transfert d'une partie du transit de véhicules légers vers les rues internes de l'arrondissement.

Pour le port, la rue Notre-Dame Est constitue aujourd'hui le lien immédiat vers le réseau supérieur depuis les terminaux à conteneurs du secteur, via la rue Dickson. En complément des aménagements réalisés dans le corridor de l'autoroute 25, les nouveaux liens routiers envisagés permettront donc d'assurer une connectivité directe entre le port et le réseau supérieur, de façon à soulager la rue Notre-Dame Est et à garantir au port un mouvement continu des camions depuis ses terminaux, sans avoir à passer par des feux de circulation partagés avec la circulation locale.

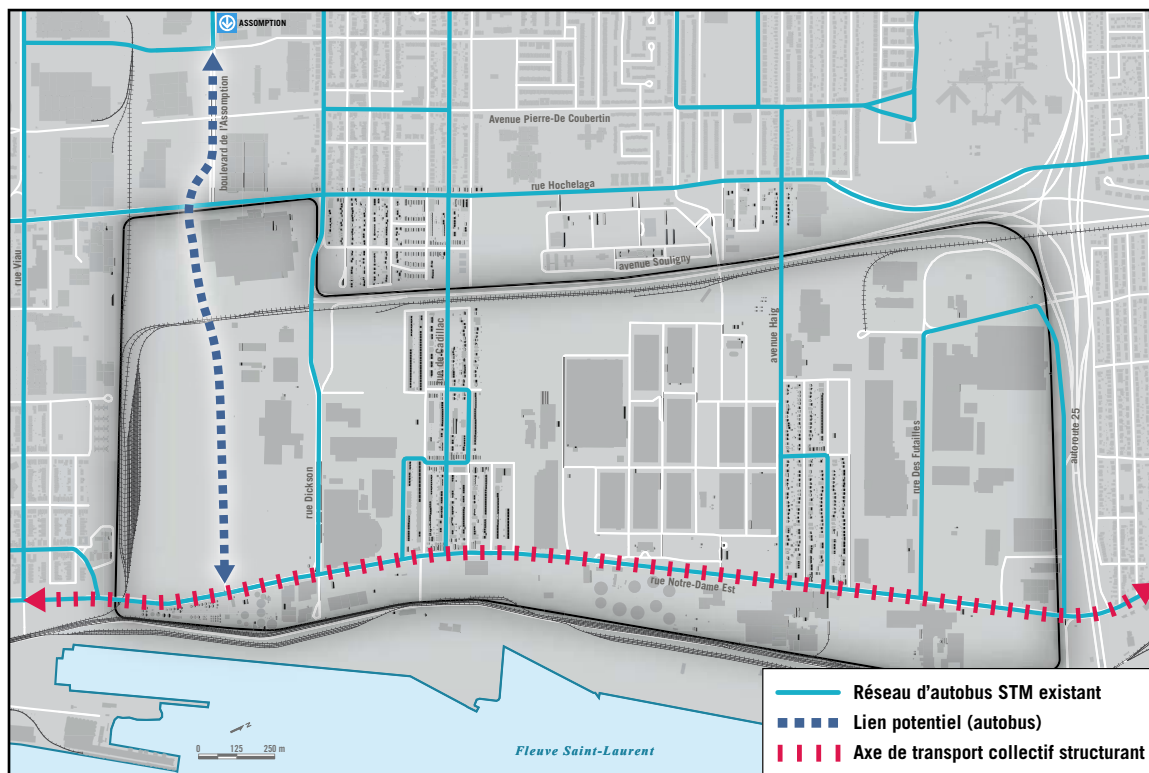
Cette reconfiguration du réseau apaisera, de façon notable, la circulation sur la rue Notre-Dame Est. Un tel apaisement de la circulation des véhicules lourds sera bénéfique pour les usagers des transports collectifs et actifs en termes de temps d'attente, de qualité de l'air et de convivialité. Dans le même sens, et au-delà de bénéfices mentionnés, la reconfiguration du réseau impliquera un important réaménagement de la rue Notre-Dame Est.

Sans augmenter la capacité véhiculaire, le premier objectif de ce réaménagement consistera à y insérer, à même l'emprise actuelle, des services améliorés de transports actif et collectif. La rue Notre-Dame Est constituera ainsi l'axe privilégié pour implanter un mode structurant de transport collectif, au bénéfice de l'ensemble des milieux de vie et des secteurs d'emplois desservis, incluant évidemment le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Pour concrétiser cette nouvelle desserte, la Ville entend travailler étroitement avec ses partenaires de façon à s'assurer que celle-ci sera optimisée en fonction de l'ensemble des besoins des citoyens, des travailleurs, des entreprises et du port. La création de cet axe fait présentement l'objet d'études par l'ARTM.

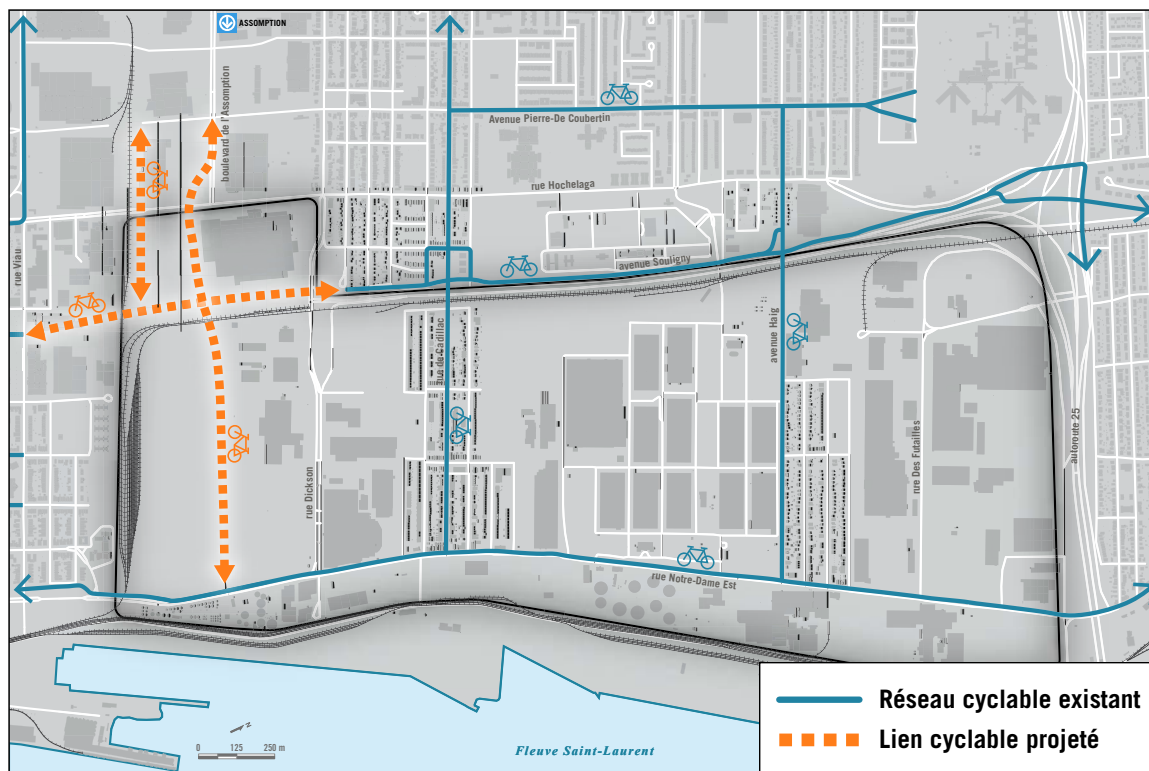
En sus de l'implantation d'une nouvelle desserte structurante en transport collectif, le réaménagement comprendra également une révision de la place accordée à chaque type d'utilisateur en conférant un espace adéquat aux cyclistes et aux piétons. En fonction de l'espace disponible et des besoins constatés, ce sera aussi l'occasion d'examiner la possibilité de verdifier ce corridor et de réduire la superficie des îlots de chaleur du secteur.

Que ce soit pour la nouvelle desserte en transport collectif ou pour le réaménagement à venir de la rue Notre-Dame Est, la Ville offrira aux citoyens, comme à l'ensemble des parties prenantes, de multiples occasions de s'exprimer, et ce, de façon à permettre un arrimage optimal entre leurs besoins et les nouveaux aménagements. Chose certaine, les échanges des dernières années viennent aujourd'hui dicter l'orientation de la Ville pour la rue Notre-Dame Est afin d'en faire un axe résolument urbain, octroyant une part adéquate aux transports actif et collectif tout en assumant son rôle-clé dans les déplacements routiers.

Les bonifications du réseau de transport collectif



Les bonifications du réseau cyclable



3.2.3 Réaliser des projets industriels novateurs et bien intégrés au milieu

Un éco-parc d'entreprises durable et inclusif

La Ville propose de concevoir le projet d'un éco-parc industriel comme un projet industriel urbain, intégré et durable. Il vise à requalifier une ancienne zone industrielle que la Ville de Montréal souhaite inscrire dans le cadre de la relance économique de l'Est de Montréal en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes.

Le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe présente un écosystème local propice au développement de secteurs technologiques et innovants, notamment par la présence de trois Centres collégiaux de transfert de technologie (CCTT) affiliés au Collège de Maisonneuve. Il a le potentiel d'attirer de nombreuses entreprises, de générer d'importantes retombées économiques et de créer et de maintenir des milliers d'emplois de qualité dans des créneaux industriels porteurs pour le territoire et pour l'ensemble de la métropole.

L'objectif économique sera de développer une vision axée sur un secteur d'emploi diversifié et intégré à son milieu d'insertion, un éco-parc industriel, le tout en conformité avec les principes de développement durable. À cet égard, la Ville entend préciser les critères que devront respecter les entreprises désirant s'installer dans le secteur.

Pour la guider dans la conception de mesures et d'actions à mettre en place pour le secteur, la Ville propose des orientations économiques qui viendront soutenir la vision de développement du secteur. Les orientations économiques serviront de balises, de cadre à l'intérieur duquel l'administration municipale déploiera ses actions de développement économique.

Les orientations économiques préliminaires viseront :

- Une cohabitation harmonieuse entre les activités industrielles et les secteurs résidentiels : les créneaux industriels privilégiés se caractérisent notamment par leurs faibles nuisances environnementales. Plus spécifiquement, la Ville voudra doter le secteur d'entreprises qui émettent de faibles niveaux de bruit et de polluants atmosphériques. Les efforts d'attraction et les critères d'implantation des entreprises dans le secteur devront donc être alignés sur cette volonté.
- L'attraction d'entreprises qui ont une orientation écologique : la responsabilité sociale des entreprises est une réalité incontournable dans le contexte économique actuel. Pour se démarquer et assurer leur durabilité, les entreprises doivent impérativement intégrer les concepts de préservation de l'environnement, de transparence, d'effet positif sur les collectivités, etc. La priorité sera accordée à l'implantation d'activités économiques durables et à l'attraction d'entreprises qui œuvrent dans ce sens.
- L'intégration des enjeux sociaux dans la stratégie de développement économique : l'accès au marché du travail, le développement de l'employabilité, l'augmentation des revenus et la formation de la main-d'œuvre sont autant d'objectifs auxquels la Ville compte répondre à travers la requalification du secteur. Toutes les opportunités seront mises à profit pour valoriser le talent local et favoriser les retombées pour les résidents du secteur. À cet effet, l'administration municipale a déjà entamé des discussions avec les organismes et les institutions d'enseignement pour évaluer l'implantation de centres d'expérimentation ou de formation sur le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe.
- L'amélioration de l'accessibilité pour les travailleurs, par les transports actif et collectif (marche, vélo, autobus et métro) : cette orientation se concrétisera principalement à travers les diverses interventions d'aménagement. C'est une orientation économique importante, car elle représente une opportunité de rehausser la productivité des entreprises. Un meilleur accès au secteur le rendra plus attractif pour les travailleurs et diminuera le temps qu'ils passeront en transport.

À titre d'exemple, le projet Blue Gate d'Anvers est un pôle de développement économique qui cible les entreprises éco-efficaces dans leurs opérations. Ces dernières sont actives dans l'économie verte que l'on appelle de plus en plus, à l'échelle internationale, l'économie bleue. La proximité de la ville et la gestion de haute qualité du site sont des atouts supplémentaires pour attirer à Anvers des entreprises de production éco-efficaces et de grande valeur. La présence d'activités de recherche et développement apporte une valeur ajoutée importante.



Blue Gate Antwerp (www.bluegateantwerp.eu)



Blue Gate Antwerp (www.bluegateantwerp.eu)

Aussi à titre d'exemple, le site de l'Éco-campus Hubert Reeves représente une vision du futur pour un parc de recherche. Le site sera intégré dans un ensemble cohérent regroupant 5 pôles axés sur la connectivité écologique et récréative et plus de 46 % du territoire sera cédé et reconnu comme zone protégée afin d'être intégré au parc nature des Sources. Les entreprises qui peuvent s'installer sur le site sont prioritairement des entreprises dédiées aux technologies propres, nanotechnologies et au développement durable.



Éco-campus Hubert Reeves (Technoparc Montréal)

Écoparc industriel

Bien que ne faisant pas l'objet d'une définition officielle, la notion « d'écoparc industriel » reflète le mieux le type de secteur d'emploi que cherche à développer la Ville de Montréal pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Les définitions données au concept d'écoparc industriel font référence à une coopération entre une collectivité et des entreprises, ainsi qu'entre les entreprises elles-mêmes, afin d'optimiser la performance économique et de réduire les nuisances environnementales ainsi que la consommation de ressources des activités qui s'y déroulent.

Un écoparc industriel peut être défini comme une zone d'activité économique gérée de manière proactive, notamment par l'association des entreprises en présence, interagissant positivement avec son voisinage, et dans laquelle les mesures d'aménagement et d'urbanisme durables, de gestion environnementale et d'écologie industrielle concourent à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie, à soutenir la performance et le dynamisme économique, tant des entreprises que de la communauté d'accueil et à diminuer les charges environnementales locales. (Source : BLAIS, Pierre et FONTAINE, Nicolas, « Les écoparcs industriels », MAMROT, 16 juillet 2012.)

Un développement territorial durable

La Ville de Montréal propose de requalifier le secteur dans la perspective du développement durable. Cette perspective servira de guide, de trame de fond, pour l'élaboration des orientations de développement économique et d'aménagement.

Le Plan Montréal durable 2016-2020 de la Ville de Montréal préconise l'adoption de pratiques exemplaires de développement durable : « La Ville de Montréal et les administrations locales (arrondissements et villes liées) entendent innover, faire preuve de créativité et d'audace pour devenir des modèles dans leurs pratiques de gestion comme dans l'ensemble de leurs plans, politiques et programmes, en intégrant les principes du développement durable dans toutes les facettes de leurs activités. » (Source : Ville de Montréal, Plan Montréal durable 2016-2020.)

La Ville de Montréal propose donc de concevoir le projet de requalification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe en considérant les piliers du développement durable ainsi que les priorités du Plan 2016-2020. La Ville accordera une attention particulière à la gestion des répercussions environnementales des éléments du projet de requalification.

Concept de développement durable

Le développement durable est un concept reconnu à l'échelle internationale. Montréal souscrit à la définition issue du rapport de la Commission Brundtland (Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1989).

Le développement durable y est défini comme : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». De plus, au Québec, la Loi sur le développement durable définit 16 principes qui doivent être pris en compte par l'ensemble des ministères et des organismes gouvernementaux dans le cadre de leurs activités. (Source : ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.)

Des outils pour encourager les investissements durables

La Ville de Montréal envisage de mettre en place une démarche de certification en développement économique durable du territoire pour le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe. Ce type de certification peut être utilisé par des entreprises ou des collectivités territoriales souhaitant mettre en place un processus de contrôle et de qualité en développement durable, notamment en matière de répercussions environnementales de leurs activités. Cette démarche permettrait à la Ville de déterminer les actions et les mesures à déployer afin de minimiser les conséquences négatives sur le milieu environnant des activités économiques dans un secteur. Cet outil permettrait aussi à la Ville de concrétiser sa stratégie visant le soutien à des initiatives qui favorisent la responsabilité sociale des entreprises et l'adoption de meilleures pratiques en développement durable. Les normes « ISO 14001 Territoire » ou « LEED Quartier » sont des exemples de certification en développement économique durable du territoire.

Par ailleurs, l'environnement bâti a aussi des répercussions sur l'économie, la santé et la productivité. Au fil des ans, de nombreux progrès ont été réalisés en science et en technologie du bâtiment, ainsi que sur le plan de l'exploitation, et cela permet aux investisseurs de construire des bâtiments écologiques tout en maximisant leur performance économique. Plusieurs normes apportent une optimisation du cadre bâti et une diminution de leurs nuisances environnementales. À titre d'exemple, les plus reconnues sont LEED, HQE, Passive House et BREEM. La norme Envision encadre et reconnaît les initiatives liées au développement durable dans les projets d'infrastructures. Cette norme est de plus en plus utilisée, et elle l'est notamment pour le corridor du nouveau pont Champlain. Le futur poste de transformation et ligne à haute tension d'Hydro-Québec et le centre de transport de la Société de transport de Montréal sont des exemples de projets d'investissements qui pourraient inclure ces critères ou ces normes de gestion des impacts environnementaux.

L'ensemble de ces certifications et de ces systèmes de gestion environnementaux sont autant d'outils qui permettront à la Ville de s'assurer que les projets d'investissements s'inscrivent dans la vision de développement retenue au terme de la présente réflexion afin de maximiser les bénéfices pour la collectivité du territoire de l'Assomption Sud–Longue-Pointe. L'ensemble des parties prenantes seront appelées à contribuer aux efforts de sensibilisation et de promotion des avantages d'une telle vision et à inciter les investisseurs et les promoteurs à y adhérer.

L'adoption récente de la Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal et du plan d'action « Bâtir Montréal » ont donné des outils financiers à la Ville de Montréal pour soutenir des projets privés et publics qui intégreront des critères de développement durable. Des projets immobiliers pourront ainsi être bonifiés pour assurer leur intégration dans la vision de développement du secteur.

Le concept du développement durable amène finalement une réflexion sur la localisation des entreprises et des industries sur le territoire. Les avantages économiques, sociaux et environnementaux d'un projet d'investissement sont liés aux avantages productifs dont bénéficient les entreprises lorsqu'elles s'installent à côté d'autres entreprises. Ce sont les économies de localisation.

La proximité physique des entreprises peut créer des synergies additionnelles. Ces synergies industrielles consistent, entre autres, en des échanges de matières résiduelles, d'eau, d'énergie et de ressources matérielles et immatérielles. Elles s'inscrivent dans les concepts de symbiose industrielle (réseau local d'entreprises maillées entre elles sur la base de ces échanges) et d'économie circulaire (utilisation des déchets produits par une industrie comme matière première pour une autre, notamment). Dans la perspective du développement durable, ces synergies permettent d'aller au-delà des politiques environnementales sectorielles et de répondre à des défis plus globaux et intégrés. (Source : Synergie Québec.)

Pour les intervenants publics, les investissements sont justifiés maximisant les économies générées par une localisation optimale des entreprises. Ce concept explique pourquoi les stratégies d'attraction d'investissements ciblent certains secteurs industriels de façon prioritaire. En analysant les industries présentes sur un territoire, il est possible d'identifier des projets d'investissements qui auront des retombées plus grandes, sur la base des économies et des synergies anticipées.

Créneaux industriels porteurs

La vision proposée par la Ville de Montréal compte sur l'attraction et l'implantation d'entreprises ou d'organisations dans des créneaux industriels d'avenir. Cette volonté pourra se concrétiser à travers le soutien à des projets publics ou parapublics qui appuient et confirment le positionnement du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe dans ces créneaux. La Ville pourra aussi confier à ses partenaires comme Montréal International le mandat d'attirer des investissements privés dans ces créneaux industriels.

Les créneaux industriels prioritaires misent sur les atouts du territoire, la proximité du port de Montréal, les espaces disponibles, la proximité d'un bassin de main-d'œuvre, la réglementation d'urbanisme et les différentes stratégies économiques (municipales, provinciales et fédérales) qui soutiennent le développement. En parallèle, et afin de contribuer au développement d'un milieu de vie complet, la Ville mettra sur les opportunités qui apparaîtront pour améliorer l'offre de services et de commerces de proximité.

Voici une définition des principaux créneaux industriels envisagés :

- Technologies propres

Ces technologies permettent de concilier croissance économique et performance environnementale. Assurant une transition vers une économie sobre en carbone, ce secteur stimule l'innovation grâce à la création de produits et de services ayant une incidence sur les autres secteurs d'activités économiques, en plus de favoriser l'émergence d'entreprises innovantes.

- Logistique intelligente

Les développements récents dans les secteurs de l'intelligence artificielle, l'analyse de données massives ou l'Internet des objets représentent un énorme potentiel dans le secteur de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement, particulièrement en ce qui concerne l'efficacité des processus et les prestations de services. L'utilisation de ces technologies augmente la productivité et le rendement des entreprises et joue un rôle clé dans l'attractivité du territoire montréalais.

- Manufacturiers légers

Le secteur de la fabrication génère des emplois bien rémunérés. L'aspect « léger » de ce type de fabrication assure de faibles nuisances environnementales. Par exemple, le secteur agroalimentaire, qui affiche une croissance soutenue au cours des dernières années, est encadré par la réglementation de manière à limiter les inconvénients sur les quartiers riverains. Ce secteur a déjà une forte implantation dans le territoire à l'étude, ce qui offre un potentiel de synergies avec les entreprises actuelles.

- Services à valeur ajoutée reliés à l'exportation

Le secteur des services est celui qui présente la plus grande croissance en termes de PIB dans la métropole, dont les services aux entreprises. Dans ce sens, le territoire Assomption Sud–Longue-Pointe présente de belles occasions pour l'implantation de services en soutien aux entreprises du secteur, notamment dans le créneau de la logistique. L'ajout d'entreprises de services sur le territoire amènera une mixité d'emplois et d'activités complémentaires.

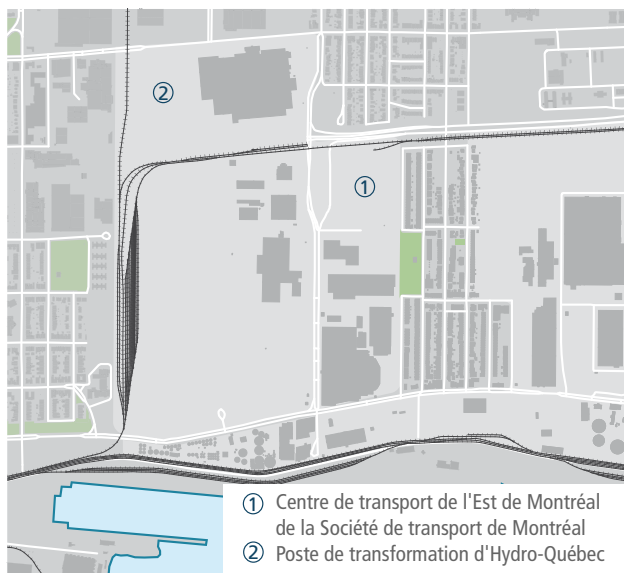
MISE EN ŒUVRE

4

4.1 Projet associés

Le secteur visé est d'un grand intérêt pour de nombreuses organisations qui comptent y réaliser des projets structurants. Au cours des prochaines années, ces projets généreront de grands investissements estimés à près de 1 milliard de dollars, dont ceux d'un centre de transport de la Société de transport de Montréal et d'un poste de transformation d'Hydro-Québec.

Localisation des projets associés



Centre de transport de l'Est de Montréal de la Société de transport de Montréal

Dans le cadre de son plan stratégique organisationnel 2025, la STM a identifié de grandes initiatives pour son réseau de bus à savoir : la révision complète du réseau de bus afin de l'adapter au nouveau contexte, la bonification de l'offre de services, l'acquisition de 1 230 bus hybrides climatisés, la construction du complexe Crémazie (entretien autobus), l'électrification de la flotte et la relocalisation et l'agrandissement de centres de transport. En janvier 2018, la STM annonçait l'ajout de 300 bus hybrides climatisés pour 2020.

Dans cette perspective, la STM devance la construction d'un nouveau centre de transport, le centre de transport Est de l'Île de Montréal dont la mise en service est prévue pour 2023. Il permet à la STM de poursuivre l'électrification de sa flotte en devenant le premier centre de transport entièrement électrique.

Le projet consiste en la construction d'un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 autobus à propulsion électrique et intégrant toutes les fonctionnalités requises pour l'exploitation d'un réseau de transport en commun et l'entretien des autobus à savoir : les aires de remisage, de stationnement et de circulation ; les accès au site, les baies multifonctions requises pour l'entretien des autobus, les entrepôts, les salles mécaniques et électriques ainsi que les espaces administratifs requis. Le nouveau centre de transport s'intègre au projet du prolongement du boulevard de l'Assomption de la Ville de Montréal.

Le centre de transport sera accessible universellement et la STM vise une certification LEED v4 Or.

Pour ce faire, la STM s'inspirera du centre de transport Stinson, inauguré en 2014, lequel servira de référence tant en termes de démarche que de construction. Il importe de rappeler que le centre de transport Stinson est le premier centre de transport LEED Or au Québec. Ses caractéristiques vertes novatrices sont : l'efficacité énergétique, la réduction des îlots de chaleur, la consommation des ressources et la mobilité intégrée.

Les bénéfices de la construction du Centre de transport de l'Est sont nombreux tant pour la clientèle de la STM que pour le secteur Dickson (Assomption Sud) :

- reprise de la croissance du parc d'autobus de la STM ;
- soutien de la croissance de l'achalandage du transport en commun ;
- poursuite de l'électrification de la flotte de la STM ;
- revitalisation du secteur ;
- amélioration de la qualité visuelle du secteur résidentiel adjacent ;
- aménagement d'un site qui va au-delà des normes environnementales exigées en intégrant des espaces verts.

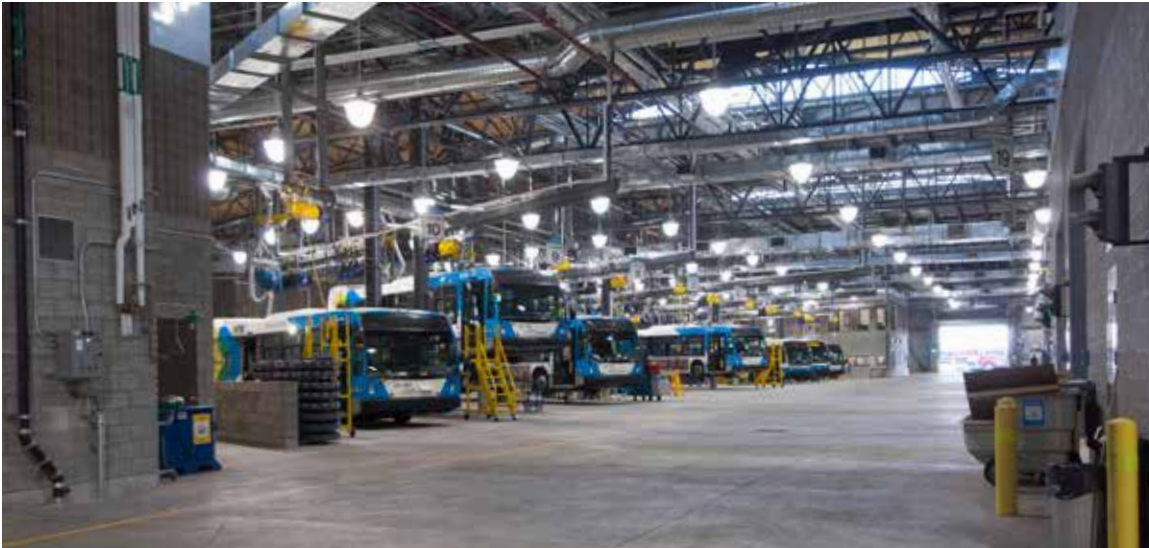


Garage Stinson (STM)

Du point de vue développement durable, le nouveau centre de transport contribuera aux chantiers suivants du plan de développement durable 2025 de la STM à savoir :

- la décarbonisation du transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques;
- la construction et l'opération de bâtiments et d'infrastructures durables et résilients;
- le maintien d'un positionnement d'employeur responsable;
- la réduction de la consommation des ressources et la production de matières résiduelles;
- le renforcement de la démarche en approvisionnement responsable;
- l'implication des parties prenantes externes et l'accroissement des liens avec les collectivités locales.

À cet égard, la STM est à élaborer sa démarche d'implication des parties prenantes externes que sont les instances gouvernementales et municipales ainsi que les riverains.



Garage Stinson (STM)

Poste de transformation d'Hydro-Québec

Le projet du futur poste Hochelaga et de sa ligne d'alimentation a pour objectif de répondre à la demande en électricité des résidents, des commerçants et des entreprises de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Le futur poste permettra de soutenir la croissance économique locale à moyen et à long terme et de fournir un approvisionnement électrique fiable, durable et concurrentiel. La mise en service des nouveaux équipements est prévue pour 2023.

Le nouveau poste Hochelaga sera situé à l'extrémité nord-ouest du secteur Assomption-sud–Longue-Pointe. Une nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV permettra de raccorder le poste projeté à celui de Notre-Dame. À cet égard, différentes variantes sont à l'étude.

Hydro-Québec souhaite réaliser le projet Hochelaga en recherchant l'équilibre entre les trois pôles du développement durable, soit les aspects sociaux, environnementaux et économiques.

Dès l'annonce du projet, Hydro-Québec a amorcé un dialogue avec les parties prenantes concernées, dont la Ville de Montréal et l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, et met en oeuvre une démarche de participation du public qui se décline en divers formats incluant des portes ouvertes, des rencontres d'information, de la consultation en ligne ou encore la mise sur pied de tables de concertation et d'échanges. Cette démarche permet d'intégrer, dans la mesure du possible, les préoccupations et les demandes du public aux études techniques et environnementales en cours. Ces échanges permettent aussi d'élaborer un projet qui s'intégrera le plus harmonieusement possible à son milieu d'accueil.

Le projet Hochelaga s'insère dans une zone d'étude qui fait l'objet d'inventaires et d'analyses environnementales et sociales détaillés. Par exemple, les milieux humides seront répertoriés, tout comme les espèces fauniques et floristiques. Les sols seront également caractérisés et des études de potentiel archéologique seront réalisées. Le milieu humain est également inventorié afin notamment de préciser l'utilisation actuelle du territoire et les projets futurs. Les données recueillies, les scénarios évalués et la solution retenue seront consignés dans un rapport d'étude d'impact tel que le prévoit la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement liée à la Loi sur la qualité de l'environnement. Par la suite, le BAPE pourrait être mandaté par le MELCC afin de tenir des séances d'information et de consultation sur le projet. Hydro-Québec doit également répondre aux exigences de la Régie de l'énergie tant sur les plans technique, économique et social.

Par ailleurs, Hydro-Québec se soucie de réduire l'empreinte environnementale de son projet en mettant en oeuvre diverses mesures d'optimisation et d'atténuation (aménagement paysager, toit blanc, etc.) dans la conception du projet, sa construction et son exploitation. En ce qui a trait aux normes de gestion environnementales, le projet répondra à la certification ISO 14001:2015. Au terme des études d'avant-projet et de la période d'échanges avec le milieu, Hydro-Québec retiendra le meilleur scénario qui conciliera à la fois les attentes du milieu, la réduction des impacts environnementaux et sociaux ainsi que les impératifs techniques et économiques de l'entreprise.

Zone industrialo-portuaire

Le 29 juin 2015, le gouvernement du Québec a dévoilé sa stratégie maritime, qui mise sur le fleuve Saint-Laurent pour développer l'économie et favoriser la création d'emplois dans toutes les régions du Québec. Une des initiatives phares de la Stratégie maritime vise le développement des zones industrialo-portuaires (zone IP).

« Une zone industrialo-portuaire est une zone industrielle à proximité de services portuaires, mais également d'infrastructures routières et ferroviaires. Cette proximité représente un avantage comparatif considérable pour les entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier. Pour la logistique, une zone industrialo-portuaire permet aux entreprises qui s'y implantent un accès facilité à leurs intrants et un transit accéléré de leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux. » (Source : Stratégie maritime, Gouvernement du Québec)

Ainsi, le gouvernement entend soutenir financièrement les projets d'investissement privé dans les zones IP du Québec au moyen d'une enveloppe de 300 millions de dollars, auquel s'ajouterait une somme de près de 200 millions de dollars pour le développement des infrastructures portuaires et intermodales.

Seize zones industrialo-portuaires ont été jugées par le Ministère de l'Économie et de l'Innovation (MÉI) comme ayant les meilleures perspectives de développement futur. Parmi ces dernières, Montréal occupe une place stratégique puisqu'elle est l'hôte du plus grand port du Québec. Le port de Montréal est ainsi un des principaux maillons de la chaîne logistique pour plusieurs entreprises du Grand Montréal, mais aussi du Québec dans son ensemble.

Le MÉI prévoit donc d'investir dans des projets privés et publics dans la Zone IP de Montréal. Le territoire de L'Assomption Sud–Longue-Pointe fait partie de cette Zone IP et, dans ce sens, il pourrait bénéficier d'une partie des investissements du MÉI pour attirer des entreprises manufacturières ou améliorer les infrastructures publiques.

4.2 Études à réaliser

La planification du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe est complexe en raison de l’ampleur des enjeux qui y sont rattachés et des acteurs impliqués dans la démarche. En vue d’appuyer le développement de ce secteur déstructuré, mais aux multiples atouts, des études supplémentaires devront être réalisées dans plusieurs domaines, dont celles décrites ci-dessous. D’autres analyses pourraient découler des recommandations de l’OCPM à la suite de la consultation publique ou s’ajouter au fur et à mesure que la vision d’aménagement du secteur se précisera, et cela, en concertation avec l’ensemble des parties prenantes.

Transport

Au cours des dernières années, des analyses de circulation ont été effectuées dans le cadre du projet d’optimisation du corridor de l’autoroute 25, des accès au port et de l’échangeur Sherbrooke, à l’extrémité est du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe.

Des études similaires devront être menées dans le secteur visé par le prolongement du boulevard de l’Assomption et de l’avenue Souigny, dans sa prochaine phase de réalisation. Si des études complémentaires sont requises dans d’autres parties du territoire d’étude, elles seront réalisées par la Ville.

Bruit et pollution atmosphérique

Le secteur se caractérise par une problématique liée au bruit. Bien que certaines analyses aient pu porter sur des portions ciblées du territoire d’étude, l’ampleur et la nature de cette problématique restent à documenter à l’échelle de l’ensemble du secteur. À cet égard, la Ville entend mener une analyse approfondie des nuisances pour déterminer les mesures d’atténuation permettant d’assurer la quiétude au sein des quartiers, notamment en prévision des travaux routiers à venir dans le territoire d’étude. Il ne sera pas uniquement question de caractériser l’environnement sonore actuel, mais aussi d’intégrer les variables pouvant l’affecter à l’avenir pour s’assurer qu’elles soient prises en considération dans les mesures de mitigation envisagées.

Une analyse de la qualité de l’air devrait être menée afin d’évaluer la problématique de pollution par les particules fines dans le territoire d’intervention et proposer, le cas échéant, des mesures permettant de rectifier la situation dans l’ensemble du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe ou dans les sous-secteurs les plus affectés.

4.3 Prochaines étapes

Les recommandations issues de la démarche de consultation menée par l’OCPM vont jeter les bases de la vision d’avenir du secteur Assomption Sud–Longue-Pointe et guider les acteurs concernés dans l’identification des stratégies d’intervention nécessaires à une planification cohérente et consensuelle de ce vaste territoire.

Ces stratégies pourront comprendre des aménagements détaillés sur le domaine public, des modifications réglementaires, des acquisitions foncières, de nouveaux programmes ou toute autre action municipale permettant de concrétiser cette vision.

En fonction de la nature et de la portée des stratégies qui seront privilégiées, une gouvernance adaptée pourra être mise en place afin d’assurer la cohérence des actions de la Ville et de l’ensemble des parties prenantes.

BIBLIOGRAPHIE

- Agence de développement économique d'Ille-et-Vilaine. *Parc d'activités d'Ille-et-Vilaine-Conception et gestion des aménagements paysagers*, Idea 35, 2012
- ARCHAMBAULT-MALOUIN, Diane. *Maisons de guerre, maisons de paix*. Éditions Continuité, 1996.
- Arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. *L'ensemble de maisons de vétérans de Viauville*. Étude historique et typo-morphologique, 2004
- BRETON, Mario. *Mercier un quartier à explorer*. Centre des lettres et des mots, 2000.
- Communauté d'agglomération de Val de Bièvre. *Comment réduire les nuisances sonores?* Cahier de recommandations environnementales n°6, 2014.
- CPEUM. *Conception d'un écran antibruit*. Rapport final de phase II du projet R558.2 : volet végétal et esthétique, 2013.
- Gouvernement du Québec. *La Stratégie maritime à l'horizon 2030*, Plan d'action 2015-2020, 2015
- Government of South Australia (Department of Planning, Transport and Infrastructure). *Reducing noise and air impacts from road, rail and mixed land use*. A guide for builders, designers and the community, 2012.
- New South Wales Government, Department of Planning. *Development near Rail Corridors and busy Roads – Interim Guidelines*, 2008.
- Ville de Montréal. *Évaluation du patrimoine urbain*. Arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 2005.
- Vivre en ville. *Densification verte : des fiches de bonnes pratiques pour des milieux de vie en santé*, 2017.