

Mars 2019
Mémoire sur Lachine Est

Présenté par
Jocelyn Parent
Annie Lacroix
Citoyens de Lachine

Présentation de Jocelyn Parent

Citoyen lachinois depuis 1 an. Futur propriétaire à Lachine, il prévoit y vivre et s'y développer pour les décennies à venir.

Jocelyn détient une maîtrise et un baccalauréat en Sciences politiques. Il a déjà été membre de quelques partis politiques. Aujourd'hui, il est citoyen.

Présentation de Annie Lacroix

Citoyenne lachinoise depuis 1 an. Future propriétaire à Lachine, elle prévoit y vivre et s'y développer pour les décennies à venir.

But et fonctions du mémoire dans le cadre du Plan Particulier d'Urbanisme (PPU) à venir

Ceci est une participation citoyenne sans allégeance ni parti pris.

Empreinte d'une dose de réalisme et d'une grande audace utopique, ce document d'aide aux décideurs se veut porteur pour les décennies à venir en ce qui à trait aux rôles des villes dans les développements, à la fois, humain et économique mais surtout des futures technologies pour préserver la qualité de l'environnement, éviter sa détérioration et favoriser son rôle central dans la définition de ce qu'est un être humain, une personne dans son environnement et ne pouvant survivre sans celui-ci.

Table des Matières

1. Les Villes

2. Les Quartiers, pour qu'ils deviennent des Écoquartiers

- 2.1. L'orientation des rues
- 2.2. Travailler où l'on vit
- 2.3. La rue piétonnière et des parcs à proximité
- 2.4. La culture en ville et le stationnement

3. Locataires et propriétaires, tous sous la même bannière

- 3.1. Les Maisons Multi-Familiales
- 3.2. Les normes LEED et Novoclimat

4. Les Entreprises

5. Le développement du savoir et de l'expertise

6. Deux nouveaux ponts

Le fait que des espaces autrefois occupés par de grandes entreprises deviennent accessibles à la Ville, et que celle-ci veut entreprendre un processus de réflexion avec ses citoyens, est hautement générateur d'idées et source de stimulations.

Les idées présentées dans ces pages ne sont pas toutes exclusives à ma personne ; certaines de ces idées ont déjà été entendues de par leur portée générale. D'autres idées, plus spécifiques au cas de Lachine-Est, représentent davantage le fruit de ma perception de l'avenir que peut prendre le nouvel écoquartier. Toutes ces idées sont néanmoins pertinentes et méritent d'être prise en considération.

Cependant, l'avenir du nouvel écoquartier ne saurait être accompli au détriment et sans tenir compte de la revitalisation de la rue Notre-Dame dans Lachine, du désenclavement du quartier St-Pierre et de la reconstruction de l'échangeur St-Pierre. Ne connaissant pas l'étendue des mesures mises en place pour susciter cette revitalisation, je m'en tiens à ces mots car la Rue Notre-Dame est autant dans mon quartier que le sera le nouveau Lachine-Est.

Ce mémoire ne prétend pas à l'exhaustivité en matière d'urbanisme ; loin de là car je n'ai aucune formation ni connaissance en cette matière. Il s'agit-là de réflexions de la part d'un citoyen. Aussi, c'est un dialogue ouvert avec quiconque veut participer au développement de Lachine-Est.

Que ce soit au niveau de l'orientation des rues, de l'ajout de nouvelles voies de circulation ou encore de la création d'un pôle du savoir sur le métal, son histoire et l'art que l'on peut en faire, ce mémoire lance des idées pour susciter la réflexion chez autrui.

Merci.

1. Les Villes

Sans négliger l'importance des cadres national (Canada) et provincial (Québec), les villes, et notamment les capitales et métropoles, sont des acteurs de premier plan dans la conception, l'élaboration et la mise en place (et suivi) des politiques environnementales.

Les villes sont les premiers intervenants auprès des citoyens et les politiques mises de l'avant doivent refléter ce que plusieurs nomment « la réflexion globale en vue de l'action locale ». Il faut donc des politiques dans un lien positif avec les citoyens où l'économie (peu importe son nom et sa forme) s'arrime aux vues de la collectivité, non l'inverse. Trop longtemps, nous avons vu les conséquences et répercussions des villes au service de l'économie de marché et nous ne pouvons que constater son flagrant échec écologique et social.

Aujourd'hui, les villes peuvent redevenir ces acteurs de premier plan pour aller au-delà et au-devant des réalités écologiques que notre société de consommation impose et auquel cela nous contraint¹.

Il est primordial de repenser ce rôle (être acteur de premier plan) et cela passe inévitablement par des politiques audacieuses n'ayant pas peur de s'affirmer soucieuses des décennies à venir.

Et il est d'autant plus primordial que ce rôle s'articule et s'articulera autour de la compréhension que l'étalement urbain ne peut être d'abord favorisé comme solution ; bien plus, ce rôle doit se comprendre dans une offre de services publics adaptée aux citoyens desservis par ces mêmes services publics. Cela veut dire fournir le métro là où c'est justifié d'en construire/prolonger un ; ou encore le tramway ou l'autobus, selon la réalité d'un secteur d'une ville. Pas davantage de routes et d'autoroutes de l'extérieur de la ville vers celle-ci.

En lien avec l'étalement urbain, en vue de le réduire (et la pollution que cela crée à différentes étapes), les villes (et entreprises) doivent être comprises comme des employeurs et créateurs d'emploi pour les citoyens d'une municipalité ou d'un secteur. Qu'il serait merveilleux de travailler à moins de quelques kilomètres de chez soi (ex : à pieds, en vélo, en métro) !

Toujours en rapport avec l'étalement urbain, il faut reconstruire la ville sur la ville, et non pas de s'accaparer de nouveaux territoires (à l'extérieur) pour développer et densifier. Lorsqu'il en est question, il faut préserver les terres cultivables. Et il est intéressant de favoriser en ville la création de zones vertes dédiées à la culture de denrées consommables. Que ce soit par des jardins communautaires de quartiers, des serres, des toits verts ainsi que la

¹ : Nous pourrions reparler une autre fois de l'économie de marché capitaliste laquelle favorise l'extraction de nouvelles ressources plutôt que la création de biens durables, efficaces, efficients... économie de marché ne favorisant pas réellement le recyclage, la revalorisation et la réutilisation des biens produits.

revitalisation de quelques espèces d'insectes et d'oiseaux. Dans la nouvelle ville il ne faudra pas négliger de penser à une saine gestion des déchets et à la récupération des eaux pluies; toutes des solutions complémentaires et nécessaires.

Les politiques municipales doivent donc aller dans la direction des économies liées aux divers modes écoénergétiques. Il faut repenser la conception et la mise en chantier des maisons, non plus qu'elles soient toutes de type unifamilial. Nous devons nous tourner vers la création de groupes de résidences multi-familiaux où il sera plus aisé financièrement de réaliser des économies monétaires pour les promoteurs immobiliers, de réaliser des économies énergétiques pour les propriétaires et locataires et où l'empreinte écologique sera moindre car, par exemple, les stationnements seront souterrains plutôt que dans les rues. Conséquemment, ces mêmes rues pourront être moins larges, demandant moins de matériaux pour les asphaltier, les entretenir et les déneiger.

2. Les Quartiers, pour qu'ils deviennent des Écoquartiers

Le quartier, comme la ville, c'est un vivre-ensemble, non pas que seulement un « être-ensemble ». Il y a là une identité qui se crée, se vit et se déploie dans le temps.

Depuis quelques décennies maintenant, de nombreuses villes sont affectées par la « désindustrialisation », soit la fin de grandes entreprises lourdes occupant des vastes terres, lesquelles sont aujourd'hui laissées dans un quasi, voire total, abandon. Certes, il n'en coûte presque rien de les laisser à l'abandon, mais il s'agit-là d'espaces déjà transformés, depuis longtemps défrichés. Il s'agit de se réapproprier ces espaces, que ce soit pour l'art et la culture, la formation de certains corps de métiers, pour de nouvelles entreprises ou encore pour les (nouveaux) citoyens.

2.1. L'orientation des rues

Pour favoriser la planification urbaine en lien avec la maximisation de l'énergie solaire passive, savoir la captation de l'énergie solaire par les demeures et autres bâtiments, il faut d'abord favoriser la conception des villes et de leurs quartiers en orientant les rues de telle sorte que les bâtiments soient positionnés sur un axe Est-Ouest, et où les voies de circulation secondaires (liées aux domiciles et entreprises) seraient Nord-Sud. Les bâtiments ainsi orientés sont déjà en mode économie d'énergie, réduisant divers frais à leurs utilisateurs-propriétaires.

2.2. Travailler où l'on vit

L'une des meilleures façons envisageables pour limiter la pollution sera toujours de travailler le plus près possible de là où l'on vit.

Moins de déplacements en automobile libère les voies de circulation pour les gens en fonction (ex : livreurs, policiers, ambulanciers, etc.).

Moins de gens en déplacement use moins le réseau routier... ce qui génère des économies substantielles à moyen et long termes.

Des gens allant travailler à pieds ou à vélo sont en meilleure santé. De moins longs déplacements favorisent une meilleure qualité d'air, un mode de vie actif et donc une meilleure santé de ses citoyens. En limitant l'embonpoint on réduit la présence des gens dans les cliniques et les hôpitaux, car ils sont moins malades.

Le nouveau quartier qu'est appelé à devenir Lachine-Est doit être un pôle de création d'emplois dont les politiques liées à la réglementation doivent s'harmoniser avec la location et/ou l'achat d'une résidence. Donc, par exemple, si quelqu'un travaillait dans un rayon X de sa demeure, et où la résidence ET l'emploi seraient à Lachine-Est, la ville pourrait offrir une déduction fiscale ou une remise monétaire. Ceci pourrait inciter les employeurs à former davantage leurs employés afin de préserver des emplois, ou encore pour offrir à certains aînés un emploi à temps partiel où ils pourraient mettre à profit leur expertise antérieure au sein de la communauté.

Travailler où l'on vit, c'est participer activement à revitaliser ce quartier, et Lachine-Est en aura grandement de besoin.

2.3. La rue piétonnière et des parcs à proximité

La Rue Ste-Catherine devient piétonnière dans le Quartier Gaï pendant les mois d'été.

Dans le nouveau quartier à concevoir dans Lachine-Est, la rue principale desservant les commerces mériterait d'être réservée aux piétons durant le jour et le soir, laissant la nuit pour les livraisons.

Ainsi organisée, une vie de quartier et des commerces de proximité s'établiraient, créant ensemble une belle énergie urbaine à la faveur de Lachine. Une partie de la vie socio-économique de Montréal se déplacerait (ou se créerait) dans notre quartier. Qui dit présence et achalandage, dit aussi activités économiques mais surtout une vie sociale.

Dans les rues voisines à cette rue piétonnière, afin de diversifier la vie sociale, que de disposer des parcs et des parcs à chiens permettrait de varier l'afflux de citoyens. Une diversité de citoyens pouvant se croiser et se fréquenter aide l'activité économique et suscite même son foisonnement.

2.4. La culture en ville et le stationnement

À même ces divers parcs, il serait judicieux d'y joindre des jardins communautaires (et peut-être des serres) et un marché public pour les agriculteurs du Québec. L'achat local se porte mieux lorsqu'il y a développement local, bref quand la nourriture est produite le plus près de là où elle est consommée.

Afin de diminuer le nombre de voitures en circulation dans ce secteur, les stationnements devraient être réservés exclusivement aux catégories suivantes : urgence, livraison, taxi, autopartage et recharges électriques. Nous savons probablement tous qu'une voiture utilisée en mode « autopartage » est supportée par environ 20 usagers, voire davantage. Cela diminue de beaucoup les voitures en déplacement. Les citoyens du secteur auront en même temps un avantage à circuler à pieds car ils sauront que la qualité de l'air y sera meilleure.

3. Locataires et propriétaires, tous sous la même bannière

3.1. Les Maisons Multi-Familiales

La maison unifamiliale doit être repensée. Les espaces autour d'elle qu'elle requiert sont plus élevés car ils sont répétés pour chaque maison alors qu'il est aisé de concevoir un stationnement souterrain pour un ensemble de maisons, tel que c'est le cas pour un bâtiment de type multi-familial, savoir un nombre de maisons avec des murs mitoyens et multi-étagé. Ce modèle réduit de beaucoup les stationnements latéraux (étant désormais souterrains), et permet de dégager des espaces où l'on peut y concevoir des supports à vélo, des ascenseurs menant vers l'extérieur, des jardins et planter des arbres de façon judicieuse pour réduire les moments de chaleur sur le bâtiment.

Le nombre de résidences (locataires et propriétaires) dans un tel bâtiment multi-familial serait selon des multiples de 8 (8, 16 ou 24, selon qu'il ait 1, 2 ou 3 étages)². Pour répondre à des questions d'inclusion sociale, un pourcentage prédéterminé de ses logements serait destiné à une vocation de type abordable et subventionné.

Les bâtiments de type multi-familial orientées Est-Ouest pourront permettre des économies d'énergie, en plus de favoriser la solidarité entre les citoyens d'un même secteur.

² : Pour les immeubles d'un étage, il y aurait 4 logements/propriétés se faisant dos-à-dos (cours à cours), où une rangée de 4 maisons donne sur une rue, et où l'autre rangée donne sur l'autre rue. Pour les immeubles de 2 étages, 8 logements/propriétés seraient sur une rue, et les 8 autres sur l'autre rue, toujours dos-à-dos. Et ainsi de suite pour les 3 étages (24 logements/propriétés).

Des gens se fréquentant sont des gens se respectant, et il en découle une vie de quartier plus active, voire aussi une diminution de la criminalité. Si les gens sont davantage en sécurité (sans hausser le nombre de mesures de sécurité proprement dite), ils sont plus heureux. Ceci favorise la rétention des citoyens pour une ville, plutôt que leur exode vers d'autres (et nouveaux) quartiers.

À titre d'exemple, le secteur actuel de Lachine-Est souffre d'un manque d'éclairage pendant la nuit, limitant le nombre de personnes se promenant dans le quartier. Sans qu'il faille attendre la mise sur pieds de l'écoquartier, l'ajout de lampadaires est à considérer ; il faudra bien entendu que le nombre de lampadaires soient importants dans la conception du futur quartier.

3.2. Les normes LEED et Novoclimat

En lien avec l'implantation d'un écoquartier, il est important de penser que certaines normes se doivent d'être des minimums exigibles par la ville sur laquelle sont construites les demeures, entreprises et autres types de bâtiments.

Des bâtiments répondant à de telles normes ont les qualités suivantes : 1-) une meilleure durée de vie, 2-) une meilleure valeur de revente, 3-) économies récurrentes pour l'acheteur, 4-) une meilleure économie d'eau (donc une réduction de la demande sur les aqueducs publics), 5-) un coût d'entretien réduit, 6-) un meilleur retour sur l'investissement, 7-) une économie énergétique entre 20% et 70%, etc.

Le palier provincial offre déjà des programmes pour les acheteurs répondant à ces normes. Rien n'empêche le palier municipal d'y ajouter sa touche (réglementation, crédits de taxes, etc.) pour favoriser le développement écoénergétique selon les besoins et préférences liées à un quartier.

Les avantages sont multiples, à la fois pour la ville émettrice de permis de construction, pour l'image de marque du promoteur ainsi que pour les futurs locataires et propriétaires des lieux. Les futurs permis de construction que la ville émettra pour Lachine-Est doivent aller en ce sens : favoriser la multiplication de bâtiments écoénergétiques. En fait, il ne devrait plus y avoir d'émission de permis de construire pour les projets ne répondant pas à de telles normes.

Imaginons une grande entreprise venant s'implanter dans le nouveau Lachine-Est. Le bâtiment répondrait à l'une des normes mentionnées ; ce bâtiment serait donc à haute efficacité énergétique. Imaginons que les étages supérieurs de ce bâtiment soient occupés par les employés et leur famille dans des logements locatifs ou dont ils seraient propriétaires. Imaginons que la structure du bâtiment soit conçue pour pouvoir supporter un toit vert, des

jardins de culture de légumes, un lieu de compostage et des aires de détente. Imaginons quelle solidarité sociale il pourrait s'ensuivre ; imaginons le respect des uns à l'égard des autres ; imaginons la solidité du tissu social ; imaginons les autres bienfaits.

De telles idées améliorent de beaucoup l'indice de marchabilité (ou « walk-score ») d'un quartier quand les gens habitent près de là où ils travaillent. Les gens cherchent des modes de vie, ensuite ils se mettent à chercher un emploi leur permettant de vivre au quotidien ce mode de vie. Et ce mode de vie est de plus en plus lié à une conscience environnementale, à la préservation de l'écologie de la seule planète que nous avons, que nous tous en commun, en partage.

4. Les Entreprises

Pour continuer avec l'idée d'écoquartier que Lachine-Est deviendra, il faut penser en fonction de l'économie circulaire territoriale, savoir que les rejets d'une entreprise doivent devenir les intrants (la matière première) d'une autre entreprise implantée sur un même territoire. L'interconnexion des entreprises réduit de beaucoup les déplacements vers les centres d'enfouissement ou de récupération. À cet effet, la ville pourrait concevoir des mécanismes fiscaux favorisant l'implantation d'une suite d'entreprises interreliées, lesquelles auraient une empreinte écologique quasi nulle, voire très réduite.

Une usine de recyclage pourrait être implantée entre la rue George-V et la Gare du Canal.

5. Le développement du savoir et de l'expertise

Le nouvel écoquartier que va devenir Lachine-Est se doit d'être un espace empreint novateur, tout en parlant de son passé, de son histoire.

Voici les types de bâtiments que je considère primordiaux dans la conception de superbe écoquartier à réaliser.

D'abord, un musée pour relater l'histoire de Lachine, des industries lourdes et de l'importance du métal dans le développement du pays. Ce musée inclurait une section réservée au recyclage des métaux, au développement durable et aux innovations environnementales.

Non loin de ce musée, à même des bâtiments de la Dominion Bridge et de ces ponts roulants, il y aurait un Centre d'arts et de Formation sur les métaux et leurs usages. Ainsi, des artistes pourraient vivre de leur art, y être formé et présenter de façon permanente leur sensibilité et créativité liées aux divers métaux et les façons de les travailler.

À proximité, il y aurait un Centre de formation professionnelle (CFP) sur les métiers de l'avenir, permettant à une nouvelle gamme de citoyens d'être formé. Dans ce lieu d'enseignement et de recherches appliquées, on y mettrait l'emphase sur le développement et la recherche sur les métaux et les alliages. Cela pourrait stimuler les grosses entreprises étant encore présentes dans ce quartier, tout en faisant office de phare mondial sur les technologies du métal.

Quant au quatrième bâtiment important pour l'écoquartier, il lui faut un lieu pour recycler de façon durable, responsable et écologique les déchets métalliques.

Tous ces bâtiments sont interreliés dans leur nécessités et fonctionnalités. Non seulement, ils sont conçus pour être dépendants les uns des autres, mais aussi et surtout pour stimuler la créativité et le génie que chacun des citoyens y œuvrant pourrait déployer pour notre bien-être à tous.

5.1. Nouveaux citoyens et services

Ces nouvelles activités sociales et économiques requerront des réponses par la création de services. Il faudra prévoir des espaces pour une clinique médicale publique de quartier et sans rendez-vous, pour des garderies, pour une école primaire (et une autre secondaire), et sans oublier un centre sportif public (intérieur et extérieur) pour les citoyens de Montréal.

6. Deux nouveaux ponts

La circulation dans le nouveau Lachine-Est ne saurait faire abstraction du présent. Actuellement, le Chemin du Musée —prenant sa source à l'Est dans Lasalle et rejoignant le Boulevard St-Joseph— est surutilisé par les voitures car il est l'unique voie d'accès au Sud entre Lachine et Lasalle.

Si Lachine-Est est pour devenir un nouveau (éco)quartier avec des petites et moyennes entreprises, avec des habitations pour les citoyens, il implique de lui accorder des voies de circulation pour réduire la congestion.

Deux nouveaux axes seraient à concevoir, chacun muni d'un pont pour que piétons, cyclistes, voitures et petits camions puissent y avoir leur place et protection.

L'Avenue George-V serait ainsi prolongée au Sud, enjambant le Canal de Lachine pour venir se connecter à la Rue St-Patrick au niveau de la Rue Marroni (ou encore l'Avenue Dupras).

Quant au second pont, il pourrait prendre sa source au Sud au niveau des rues Clément et St-Patrick, traversant le Canal et se prolongeant au Nord-Ouest en étant parallèle à

la voie ferrée du train de banlieue, favorisant ainsi l'usage de ce moyen de transport collectif. Ceci pourrait motiver les échelons supérieurs du gouvernement à faire de la Gare du Canal une gare permanente, ayant sa pleine part dans le réseau de transport collectif. Peut-être qu'il serait aussi possible de prolonger cette nouvelle voie de circulation Nord-Sud pour qu'elle rejoigne la voie de service de l'Autoroute 20 (et possiblement la Route 138 ou Pont-Mercier).

En terminant, rappelons-nous que nous avons ici la chance unique de montrer la voie aux générations futures de citoyens et de décideurs, en construisant non seulement un quartier novateur à l'image de ses citoyens et aussi en marquant l'histoire par notre audace. N'ayons pas peur de nous tromper et osons faire différent à Lachine-Est.

En tant que citoyens d'aujourd'hui nous vous remercions de l'opportunité donnée et de la valeur accordée à notre opinion et à notre vision.

Pistes de réflexion futures

1. Vers une démarche nationale québécoise des écoquartiers?