

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

RAPPORT ÉCRIT  
PROPOSITIONS ÉTUDIANTES AU RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER LACHINE-EST  
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS DE L'OCPM

PRÉSENTÉ À  
JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE

DANS LE CADRE DU COURS EUT1071

PAR  
COULET Clément, GINGRAS Phélicia, KHOURY Michel, HUBERT Raphaele

26 MARS 2019

## Table des matières

1.Introduction.....	3
1.1 La carte qui illustre nos interventions.....	4
2.Un parcours patrimonial favorisant la mobilité active.....	5
3. Le complexe du Dominion Bridge : d’un fleuron industriel à un espace de vie multifonctionnel pour la communauté.....	6
3.1 Dimension historique du complexe.....	6
3.2 Un territoire enclavé.....	6
3.3 Un bâtiment communautaire.....	7
3.4 Agriculture urbaine et espaces verts.....	8
4. Un nouveau Lachine-Est attractif et intégré à son environnement urbain.....	9
5. Des nouveaux logements pour absorber la croissance démographique et limiter l’étalement urbain .....	10
5.1 Les nouveaux logements.....	11
5.2 Ce qui a été fait ailleurs.....	11
6. Conclusion.....	12
7. Bibliographie.....	13
8. Médiagraphie.....	13

# 1. Introduction

Lachine, située en amont de rapides rendant la navigation compliquée, a d'abord été le lieu de départ d'un chemin de portage. Passage obligé pour le commerce de fourrures entre la région des Grands Lacs et Montréal, Lachine devient, au 17<sup>ème</sup> siècle, un poste fortifié permettant à la fois de faire le commerce des fourrures et de se protéger des raids iroquois.

Il faudra attendre 1821 pour que la construction du canal Lachine commence. Il sera inauguré 3 ans plus tard et élargi à deux reprises (de 1843 à 1848 et de 1873 à 1885). Il devient le berceau industriel d'un jeune Canada qui s'industrialise. De nombreuses usines, comme le complexe de la Dominion Bridge, viennent s'installer à Lachine pour bénéficier d'un emplacement privilégié. Le secteur connaît un grand dynamisme jusqu'aux années 1950 (figure 1).

L'ouverture en 1959 de la voie maritime du Saint-Laurent est un coup dur pour le secteur puisqu'il rend le canal obsolète. C'est le début du déclin pour Lachine : les industries déménagent suivies par les populations ouvrières. Le canal est officiellement fermé en 1970. Aujourd'hui, dans Lachine-Est, la plupart des grands complexes industriels ont fermé.



Figure 1: Ancienne photo de l'usine Dominion Bridge

C'est ainsi un secteur de plus de 50 hectares, composé en grande partie de friches industrielles, que la ville de Montréal souhaite réaménager. Pour cela elle a fait le choix d'impliquer les citoyens au projet par l'organisation d'une consultation. Voici ainsi notre projet que nous soumettons en audition à l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM).

Notre ambition est d'esquisser un nouveau Lachine-Est qui soit précurseur de ce que sera le XXI<sup>ème</sup> siècle. En effet, ce quartier fut le symbole d'une époque industrielle aujourd'hui révolue, tant sur le territoire que dans les esprits. Une époque de productivisme et de développement économique à outrance totalement insouciante de ses répercussions tant sur la nature que sur les hommes. En bref, Lachine-Est fut le symbole de la société industrielle du XIX<sup>ème</sup> et de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Néanmoins, avec notre projet, nous espérons pouvoir faire entrer Lachine-Est dans une nouvelle ère. Le Lachine du XXI<sup>ème</sup> siècle sera respectueux de l'environnement et du vivant et aura en son cœur le renforcement de la résilience des communautés qui y habitent. Par le passé, Lachine-Est a été un territoire pionnier au Canada dans la transition vers une société industrielle et productiviste, faisons donc honneur au caractère innovateur de ce territoire, en l'engageant dès aujourd'hui, dans la transition vers une société écologique et solidaire.

## La carte qui illustre nos interventions

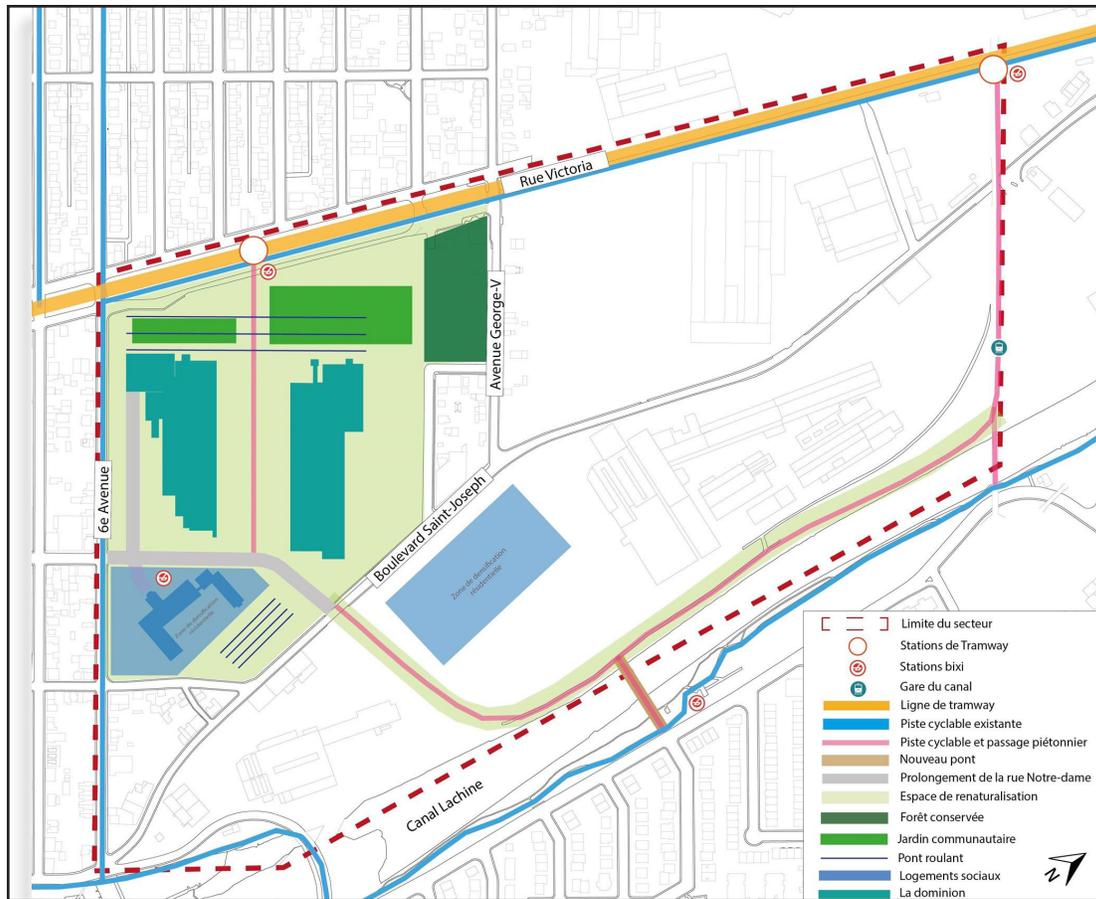


Figure 2: Carte qui illustre nos interventions

Notre projet se décompose en quatre principaux sous-projets. Tout d'abord la création d'un parcours vert rendant hommage au patrimoine historique du secteur. Ce dernier, en plus de favoriser une mobilité active et douce, mettra en valeur les vestiges industriels du secteur en plus de permettre à la nature de prendre la place qui lui revient.

Par la suite, le second sous-projet comprend la transformation de l'ancienne usine de la Dominion Bridge en un lieu proposant de multiples ressources pour et par la communauté à l'image notamment de ce qui existe au Bâtiment 7, à Pointe-Saint-Charles. De plus, toujours dans cet élan communautaire, notre secteur sera parsemé de nombreux espaces permettant l'installation de jardins et potagers communautaires (figure 3).



Figure 3: Modélisation 3D de la partie ouest du bâtiment patrimonial

Puis, la mise en place d'une ligne de tramway le long de la rue Victoria, ainsi que l'installation de bornes de vélos Bixi permettra de rendre accessible ce secteur, dans lequel on retrouve de nombreux attraits à proximité tels que: le parc Lasalle et ses équipements sportifs, le musée Lachine, les écluses et bien sûr notre bâtiment communautaire (figure 4). En plus de désenclaver la population habitant dans cette zone! Enfin, nous planifions de construire des logements sociaux à haute efficacité environnementale pour densifier le quartier et s'assurer d'un accès abordable au logement.



Figure 4: Modélisation 3D de la station du Tramway

## 2. Un parcours patrimonial favorisant la mobilité active

Le premier aménagement que nous souhaitons réaliser est la création d'un parcours patrimonial et vert. Ce dernier débiterait au niveau de la rue Victoria pour ensuite traverser en trois itinéraires différents le site du complexe de la Dominion Bridge. Il descendrait, après cela, en direction du canal en passant par le Boulevard Saint-Joseph pour ensuite atteindre le canal Lachine qu'il longerait jusqu'à le traverser au moyen d'une passerelle (figure 5).

La passerelle, avec laquelle se conclut notre parcours, serait construite en s'appuyant sur un pilier et sert à relier la rive nord du canal par la rive sud. Ce dernier est situé à proximité du pont ferroviaire. Cette passerelle serait réservée aux piétons et aux cyclistes. Il faudra veiller en outre à ce qu'elle soit parfaitement accessible aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux poussettes. Ainsi, il faudra par exemple éviter que l'accès à la passerelle se fasse par l'emprunt d'un escalier, aussi petit soit-il (figure 6).

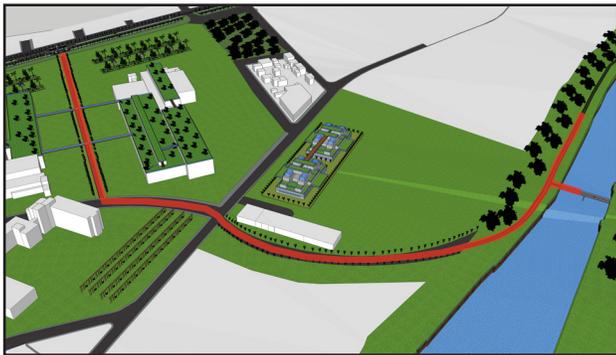


Figure 5: Modélisation 3D qui montre le parcours

être répartis sur tout le site à la manière d'un parcours interprétatif et pourront nourrir la curiosité des usagers de notre parcours.

Ce parcours serait aussi vert puisqu'il traverserait des espaces végétalisés comme les jardins communautaires. De plus, il longerait, sur la fin, le canal de Lachine, sur une rive assez sauvage, ce qui représenterait une véritable bouffée de fraîcheur pour les badauds et cyclistes l'empruntant, et ce particulièrement en été.

Dans un souci de mise en valeur du patrimoine industriel ainsi que de participation des habitants des environs à l'aménagement de leur quartier, il peut être envisagé de demander aux établissements scolaires situés à proximité, tels que l'école secondaire Dalbé-Viau ou le Collège Sainte-Anne, s'ils souhaitent intégrer dans le cadre d'un cours d'histoire par exemple, un atelier de réalisation de panneaux retraçant l'histoire de Lachine, de son canal, des différents complexes industriels, de l'importance de ceux-ci pour l'histoire du Canada et du fonctionnement des ponts roulants... Ces panneaux informatifs pourraient

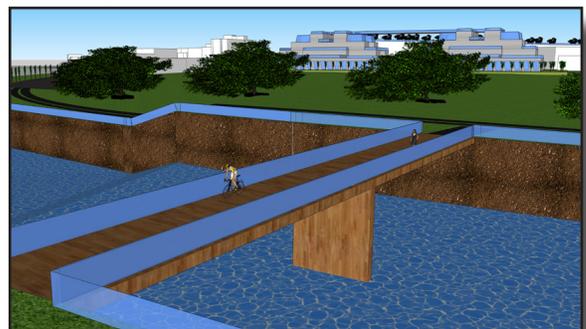


Figure 6: modélisation 3D qui montre la passerelle

### **3. Le complexe du Dominion Bridge : d'un fleuron industriel à un espace de vie multifonctionnel pour la communauté**

#### 3.1 Dimension historique du complexe

En 1883 s'installe une des entreprises les plus emblématiques de Lachine-Est : la Dominion-Bridge Company, une entreprise spécialisée dans la fabrication de structures d'acier. Elle est notamment à l'origine du ponts Champlain, Laviolette et Pierre-Laporte et ainsi que de la fameuse croix du Mont-Royal!<sup>1</sup> Le dynamisme de la compagnie est fortement entraîné par l'essor ferroviaire qui nécessite une énorme quantité de rails, ce qui fait d'elle une entreprise des plus lucratives. C'est également sous le toit de la Dominion Bridge Company, que des femmes seront embauchées durant la Première Guerre mondiale pour produire principalement des obus<sup>2</sup>.

Dans cet élan de productivité, la compagnie ajoute des bâtiments connexes à sa production principale et s'allie avec d'autres entreprises, dont la Dominion Wire Rope spécialisée dans les câbles d'aciers ou encore l'équipementier Allis-Chalmers. À son apogée elle possédera vingt bâtiments annexés. Néanmoins, la fermeture du canal entraînera un déclin industriel qui lui sera fatal. L'entreprise fait définitivement faillite en 2003<sup>3</sup>. Aujourd'hui, ses bâtiments sont peu utilisés et nous permettent d'entrevoir le glorieux passé industriel de ce secteur.

#### 3.2 Un territoire enclavé

Le quartier de Lachine-Est a toujours eu une vocation industrielle, ce faisant on a développé les zones de transports en conséquence, sans parler de l'absence de commerces, de services publics et de centres communautaires.

D'abord, l'enjeu du transport dans ce secteur est très préoccupant. Il contribue grandement à l'enclavement de la population de Lachine-Est. En effet, les trottoirs qui longent les rues principales sont très étroits et segmentés par des lampadaires et ils n'ont pas été conçus pour un usage fréquent et diversifié. De ce fait, les groupes de plusieurs individus, les personnes en fauteuils roulants ou avec des poussettes ne peuvent pas les utiliser aisément.

En ce qui a trait aux pistes cyclables, il y en a une qui longe la 6e Avenue et la rue Victoria, mais on peut observer une carence en infrastructures comparativement aux alentours qui possèdent bien plus d'options. Par rapport aux transports en commun, la zone est assez bien desservie. Plusieurs autobus mènent au métro Angrignon, Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri et Vendôme, mais la fréquence des passages n'est pas optimale, les usagers doivent attendre longtemps avant l'arrivée des autobus, en plus du long trajet avant d'accéder à un métro.

En outre, le trafic automobile dans ce secteur est atroce durant les heures de pointe, puisque les rues n'ont pas été conçues pour une utilisation aussi massive. De plus, le réseau routier qui traverse cet espace est assez rudimentaire, ce qui n'offre pas beaucoup d'options pour échapper à l'achalandage<sup>4</sup>.

Toutes ses constatations nous renvoient vers un besoin flagrant d'une prise en charge par la municipalité des réseaux de transport du secteur et confirment la nécessité d'aménager un tramway qui reliera Lachine-Est au centre-ville. Il s'agit d'un quartier en périphérie du centre de Montréal et il est

<sup>1</sup> Journal le Devoir, article du 12/11/03 récupéré de <https://www.ledevoir.com/economie/40390/adf-sacrifie-la-dominion-bridge>

<sup>2</sup> Pont Jacques-Cartier, Dominion Bridge Company, article du 09/03/17, récupéré de <https://jacquescartierchamplain.ca/dominion-bridge-company/>

<sup>3</sup> Culture et communication Québec, Usine Dominion Bridge Company, récupéré de <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consult-er&id=191122&type=bien>

primordial permettant aux résidents du quartier de circuler facilement dans la ville. Il ne faut plus que sa position géographique constitue un désavantage pour les gens qui y vivent.

En plus de subir un enclavement géographique, les habitants du secteur souffrent d'un enclavement social. En effet, le manque d'espaces et de services publics n'encourage pas à une vie en communauté. Puisqu'il s'agit d'un large territoire exclusivement destiné à des fins industrielles, il ne possède ni parc, ni espaces verts. Se faisant, il n'y a pas de dispositions établies pour diminuer cet immense îlot de chaleur, sans parler de la perméabilité du sol et de la qualité de l'air qu'on y retrouve.

Bien qu'il y aille le parc Lasalle, situé au nord du secteur, il faut admettre que le quartier en général, au-delà de notre zone, manque grandement d'espaces verts. De plus, il s'agit d'un territoire dépourvu d'écoles ou de garderie et ne possède aucune épicerie à proximité. Il va de soi qu'il n'y a aucun centre communautaire, ni d'espace qui offre un service d'aide aux citoyens. C'est pourquoi, la présence d'un bâtiment comme nous projetons de mettre en place semble plus qu'essentiel.

### 3.3 Un bâtiment communautaire

Compte tenu de toutes les lacunes abordées précédemment, nous pensons qu'un espace où l'entraide est au premier plan a nettement sa place dans ce secteur.

Selon notre projet, la partie ouest du bâtiment central de la Dominion Bridge aura désormais une vocation communautaire, inspirée du projet le Bâtiment 7, existant au cœur de l'ancien quartier ouvrier de Pointe-St-Charles. Nous voulons y développer une épicerie, où l'on retrouverait des produits frais, abordables et locaux dans la mesure du possible.

Toujours dans l'idée de l'accessibilité alimentaire, nous mettrons à la disposition de la communauté des frigos où les invendus de l'épicerie seront déposés et où la collectivité sera invitée à y partager leurs surplus. De plus, nous aimerions y ouvrir une microbrasserie, qui fera office de lieu de rencontres, de partages et de festivités.

Le commerce sera ouvert de jour, où il prendra plus la forme d'un café et où les familles seront les bienvenues. Nous y installerons une garderie, bien entendu, ainsi qu'un espace de jeu, d'études et d'allaitement pour les familles.

Dans l'optique de favoriser l'autonomie des individus et la réutilisation de nos biens, nous installerons plusieurs ateliers pour entre autres y faire de l'ébénisterie, de la poterie, de la mécanique de vélo et automobile, de la couture et de la métallurgie. Ainsi, les gens de la communauté acquièrent de la confiance en leurs capacités en plus d'avoir la chance de faire la connaissance des personnes qui fréquenteront ces lieux. Enfin, dans l'idée de créer un espace public où les gens peuvent y développer des projets, sans avoir le souci de déboursier pour avoir l'accès à un tel espace, nous aimerions rendre disponible une portion du bâtiment pour la création et l'élaboration d'initiatives, un espace de travail ouvert à tous ne quelque sorte.

Nous planifions aussi d'ajouter un bloc à la partie communautaire du Dominion Bridge, sur lequel nous voulons notamment faire de l'agriculture (figure 7), et dans lequel nous aménagerons un stationnement intérieur, où il y aura un système de partage collectif de voitures des particuliers, comme pour le projet Locomotion, orchestrée par l'organisme Solon.

4 OCPM, Document d'information du secteur Lachine-Est, récupéré de [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.1\\_2018\\_document\\_info.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.1_2018_document_info.pdf)

### 3.4 Agriculture urbaine et espaces verts

Comme mentionné plus haut, le secteur sur lequel nous travaillons est dépourvu d'espaces verts. Nous planifions de pallier cette carence par de l'agriculture urbaine et un meilleur aménagement d'espaces verts où la diversité sera prioritaire.

Ainsi, en plus des jardins aménagés sur le toit du nouvel édifice longeant la partie communautaire du Dominion Bridge, nous installerons des bacs d'agriculture au pourtour des bâtiments présent sur le secteur observé.

La pertinence des bacs s'explique par le fait qu'il s'agit d'un territoire où le sol est contaminé, ainsi les bacs seront remplis de terre saine pour assurer une récolte comestible. Cependant, nous souhaitons tout de même mettre sur pied une décontamination du sol, afin de diminuer l'impact des polluants sur l'eau, la végétation et sur l'air de notre secteur. Nous souhaitons également développer des bacs aux pieds des ponts roulants.

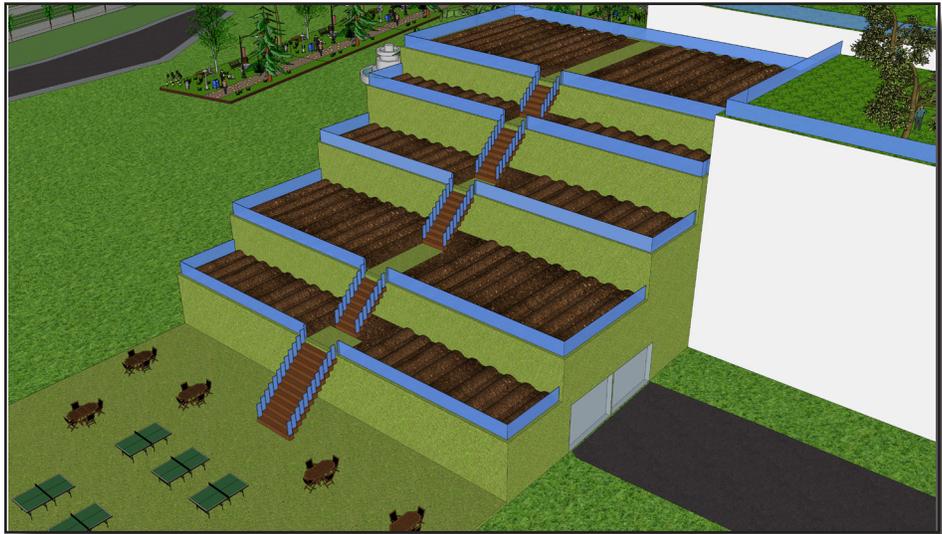


Figure 7: Modélisation 3D qui montre les serres agricoles

Dans la perspective de renforcer le tissu social de la communauté environnante, nous pensons que l'agriculture urbaine représente un secteur de rencontres et d'entraide, où l'on partage un certain savoir botanique, mais également où l'on peut développer des relations avec le voisinage. De plus, cette forme d'agriculture nous ramène à la base de notre alimentation et nous sensibilise face à la production massive de nourriture, car elle nous permet de concevoir les rouages derrière nos étalages. Nous planifions de poser des plants de houblons qui feront office de murs végétaux verticaux et qui recouvriront les ponts roulants. Nous récolterons d'ailleurs ce houblon à l'automne pour notre micro-brasserie.

Il est important pour nous de permettre à une biodiversité de croître librement. Se faisant, nous laisserons la végétation pousser sur les espaces dépourvues de construction, en s'inspirant du parc Frédéric-Back, dans le quartier St-Michel, au nord du métropolitain. Nous aimerions aussi permettre à des espèces végétales mellifères d'exister sur ce territoire, afin de donner un coup de pouce aux abeilles indigènes qui y vivent et qui ont énormément de difficultés à s'adapter dans nos jardins de béton densément minéralisés. Sans compter que nos abeilles locales sont menacées par les abeilles à miel si populaire, qui proviennent d'Europe. Le fait de permettre un développement naturel de cet espace induira le développement d'une niche écologique, où la faune avoisinante pourra y trouver son compte.

Pour ce qui est de la fertilité de nos sols aménagés, nous avons pensé à un projet de compostage collectif, où les gens vivant à proximité contribueraient directement à sa fabrication et son entretien, au lieu d'avoir recours au service de la ville. Nous installerons également des barils pour récolter l'eau pluviale afin d'irriguer nos jardins. Bref, l'agriculture communautaire permet d'amplifier l'attachement au quartier et à la communauté, en plus d'éduquer la population et d'être bénéfique pour l'environnement.

## 4. Un nouveau Lachine-Est attractif et intégré à son environnement urbain

Victime de son éloignement avec le centre de Montréal, le quartier Lachine-Est est actuellement marginalisé des flux touristiques. Les seuls lieux d'attraction situés à proximité qui pourraient encourager les touristes à faire le trajet et quitter le centre de Montréal sont les écluses et le musée de Lachine situé à proximité de notre zone (figure 8).

Nous pensons que notre projet peut encourager un certain développement touristique. En effet, il ajouterait à la zone un point d'intérêt renforçant les motivations pour les touristes de venir faire une halte par Lachine. L'aménagement du nouveau Dominion Bridge, lieu social intrigant et ouvert, pourrait motiver les touristes curieux à découvrir de nouvelles façons de vivre.

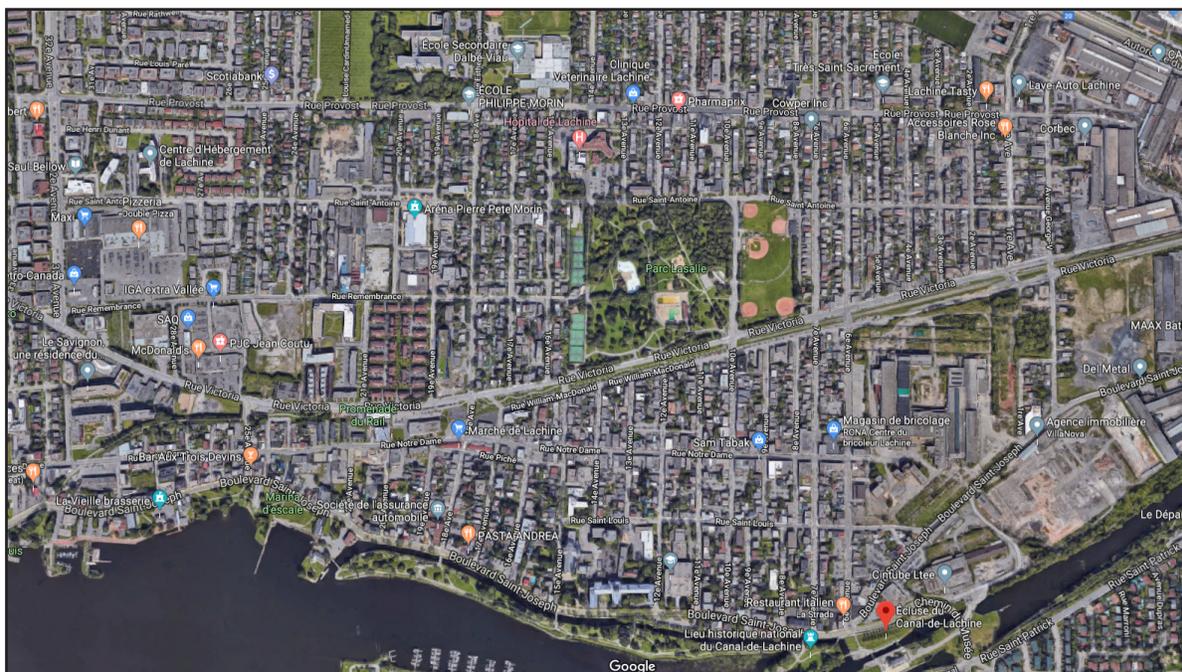


Figure 8: Photographie aérienne retirée de google maps

En outre, une certaine harmonie paysagère peut être trouvée entre les vétustes ponts roulants et la nature reprenant ses droits. Par exemple, des ponts roulants, enlacés par des plantes grimpantes de houblon, pourraient offrir un spectacle très photogénique et apprécié. Ainsi que les installations de jardin vert sur les toits du bâtiment de la Dominion Bridge, reliés par des ponts piétonniers en verre qui sont tout aussi impressionnants.

Ce nouveau développement de Lachine-Est pourrait aussi accroître la fréquentation des équipements sportifs présents dans le parc Lasalle voisin. On trouve en effet des terrains de tennis, de baseball et une piscine. Le complexe sportif de Lasalle pourrait ainsi voir sa zone d'influence s'étendre. En effet, il serait désormais plus facilement accessible en mobilité active depuis la rive sud du canal permettant l'ouverture du complexe à de nouveaux usagers. On peut aussi imaginer que des personnes soient prêtes à faire un plus long trajet pour bénéficier successivement des équipements sportifs de Lasalle puis des divers services offerts par le réaménagement du Dominion Bridge. Ainsi, notre projet pourrait établir une certaine synergie avec le parc Lasalle. Ce dernier entrerait donc en complémentarité d'usage et de fonction avec le secteur de la Dominion Bridge company. Si notre projet accentue la fréquentation du quartier et le rend plus attractif pour un public extérieur, il sera nécessaire d'y améliorer son accessibilité. Actuellement, le quartier est desservi par 4 lignes de bus : la 195, 356, 496 et la 110.

Nous proposons de renforcer l'accessibilité en transport en commun par la mise en place d'une ligne de tramway qui descendrait le long de la rue Victoria. Deux stations pourraient être imaginées. Une à proximité de l'intersection entre la 6ème Avenue et la rue Victoria. Elle permettrait de desservir à la fois le nouveau complexe constitué du Dominion Bridge, mais aussi le centre sportif du parc Lasalle. Un second arrêt de tram se situerait en parallèle de l'actuelle gare éphémère du Canal. Se faisant, il favoriserait la multimodalité. Nous suggérons aussi que ce tramway dispose de voitures accessibles pour les usagers munis de vélo, et ce même dans les heures de pointe. Ainsi les cyclistes pourront passer du tramway au réseau de pistes cyclables accessible depuis notre site.

Enfin, le parcours que l'on propose (figure 4), permet de connecter entre elles des pistes cyclables déjà existantes (le long du canal Lachine vers les écluses, sur la rue Victoria, sur la rive sud du canal), créant ainsi un véritable réseau de pistes cyclables offrant un grand choix d'itinéraires. Les pistes cyclables présentent l'avantage d'offrir un moyen de locomotion sûr, doux et rapide en ville, mais elles permettent aussi de renforcer l'attractivité du site. En effet, faire du vélo le long du canal Lachine en été est activité particulièrement appréciée des locaux comme des touristes, tout en étant un trajet plaisant à prendre au quotidien.

## 5. Des nouveaux logements pour absorber la croissance démographique et limiter l'étalement urbain

Penser la ville, c'est penser à son accessibilité pour tous et toutes en s'appuyant sur des principes de justice sociale, de diversité, de développement durable, d'équité, de démocratie locale, etc. C'est de développer l'agentivité des individus en leur procurant les outils nécessaires pour qu'ils puissent agir sur leurs milieux de vie. En ce sens, si les intérêts des populations plus pauvres, marginalisées et opprimées sont priorisés, c'est la collectivité tout entière qui en profitera. C'est aussi de travailler à réduire le plus possible les inégalités d'accès aux espaces publics, aux services, aux transports, mais plus particulièrement à augmenter l'offre de logements abordables et bien situés. Henri Lefebvre est à l'origine du concept de droit à la ville, une théorie qui souhaite démocratiser les centres urbains et qui questionnent l'appartenance et l'appropriation des villes.

Les citoyens sont invités à transformer leur environnement selon leurs besoins et leurs envies ainsi qu'à participer aux décisions politiques. En ce sens, le « logement social » est l'une des matérialisations de la notion de droit au logement» (Garnier, 2015) puisqu'il touche directement les conditions de vie des citoyens. Le droit d'habiter un appartement bien situé, sécuritaire, abordable et à proximité de divers services devrait être accordé à tous les citoyens.

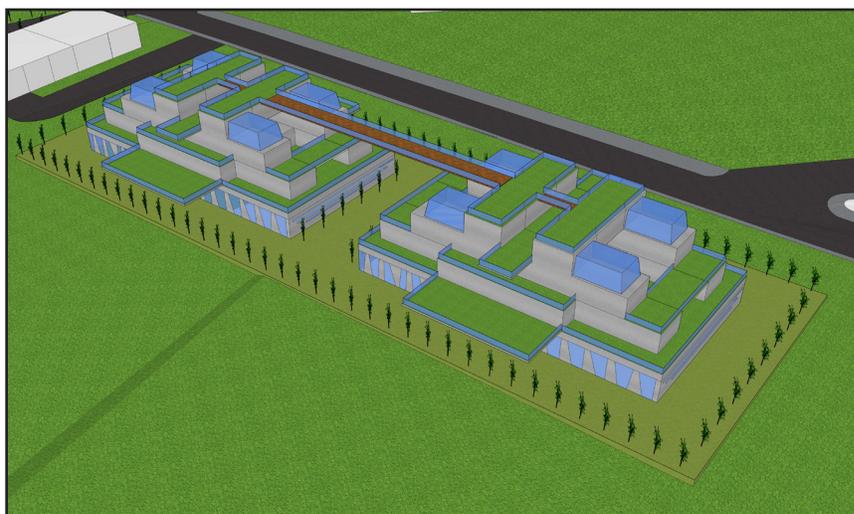


Figure 9: Modélisation 3D qui montre la densification résidentielle

Afin de freiner l'appropriation territoriale par des promoteurs multimillionnaires, il est primordial que les municipalités élaborent des politiques en matière de logements abordables qui visent à protéger les intérêts des populations plus vulnérables. De ce fait, accroître l'offre en logements sociaux et

communautaires est devenu une préoccupation centrale pour plusieurs grandes villes et notamment pour Montréal. Effectivement, lorsque les municipalités s'adonnent à des projets d'aménagement de nouveaux quartiers, elles se doivent de consacrer une portion du territoire à l'édification de divers types de logements sociaux et communautaires.

### 5.1 Les nouveaux logements

Le réaménagement du secteur Lachine-Est doit intégrer les principes d'équité d'accès au territoire en intégrant une forte proportion logements abordables. De plus, les nouvelles constructions devront respecter des normes environnementales et de performance énergétique très élevée. La zone résidentielle à développer est localisée sur les deux terrains longeant le boulevard Saint-Joseph (figure 9). Nous proposons alors d'intégrer certains bâtiments de la Dominion Bridge à de nouvelles constructions. Le recyclage de vieilles bâtisses permettrait de réduire l'impact environnemental tout en valorisant le patrimoine industriel déjà présent. L'aménagement de nouveaux quartiers durables et écologiques doit se faire en travaillant sur l'existant. En effet, détruire des immeubles dotés d'une qualité architecturale et dont les structures sont encore en bon état irait à l'encontre des principes du développement durable.

D'autre part, afin d'atteindre les objectifs de performance écologique, des toitures vertes seront intégrées aux anciens et nouveaux bâtiments. Les nouvelles constructions seront conformes à l'architecture bioclimatique qui consiste à tirer des atouts naturels de l'environnement. Elles seront par exemple orientées de sorte que la lumière naturelle puisse pénétrer au maximum dans les appartements permettant de les éclairer et de les chauffer.

Nous désirons que tous les nouveaux édifices détiennent des toitures végétalisées qui permettront aux résidents de cultiver un jardin ainsi que de réduire les effets des îlots de chaleurs. De plus, les facultés isolantes de ces toitures permettent de limiter les dépenses énergétiques lors de températures extrêmes. En outre, pour limiter les impacts environnementaux, il sera nécessaire d'effectuer des mesures qui vont en ce sens. Par exemple, intégrer un système de gestion de l'eau et de déchets ainsi qu'utiliser des matériaux de construction sains permettront de réduire l'empreinte écologique de ces bâtiments

### 5.2 Ce qui a été fait ailleurs

En temps de dérèglement climatique, les nombreux écoquartiers de la ville de Strasbourg sont des exemples extraordinaires de réussite sociale, écologique et économique en matière d'aménagement. Effectivement, penser en terme de densité résidentielle, tout en réservant des espaces naturels de détente ou d'agriculture urbaine, ainsi qu'accorder une place importante au transport collectif et actif est au fondement des milieux de vie contemporains. Aussi, d'attribuer une place centrale à l'échelle locale en misant sur l'implication citoyenne est un atout et un levier de transformation de la ville.

La collectivité doit être plus puissante que les promoteurs désirant s'enrichir à tout prix. Les citoyens doivent porter les changements qui se font dans leurs villes puisque ceux-ci ont un impact direct sur la qualité de leurs milieux de vie. Comme l'a souligné Alain Jund, les écoquartiers sont des formes de reconquêtes urbaines qui ont pour but de réintégrer les friches urbaines en impliquant la commune, c'est-à-dire, les divers acteurs sociétaux.

Ce sont des démarches d'utopies réalistes qui visent à imaginer des manières de vivre en se permettant de rêver à des quartiers à notre image. Entre autres, la ville a fait des logements abordables la pierre angulaire de plusieurs de ces projets d'écoquartier.

Actuellement, six secteurs de la municipalité font l'objet de transformations pour répondre à divers besoins de la population. Bien que situé sur une beaucoup plus petite superficie territoriale, le quartier du Danube de six hectares possède des caractéristiques semblables à Lachine-est. Les deux zones sont d'anciennes friches industrielles et populaires localisées à proximité d'un cours d'eau. Le paysage industriel et naturel est devenu un marqueur identitaire et culturel pour les personnes résidentes dans les environs. Donc, s'inspirer de ce qui a été fait ailleurs en l'adoptant à notre contexte social, culturel, économique et physique permettrait d'ériger des projets correspondants le mieux aux réalités locales.

## **6. Conclusion**

Notre projet propose ainsi d'accéder à un nouveau paradigme de développement territorial en adoptant une approche réellement durable. Nos différents aménagements permettront non seulement d'accroître l'attractivité du lieu mais surtout la résilience de la communauté y habitant le tout en respectant l'héritage industriel inscrit dans la pierre et le métal. Ce projet, qui s'inscrit radicalement dans la mouvance des 'villes en transition' de Rob Hopkins permettrait de faire entrer sereinement Lachine-Est et ses habitants dans un XXIème siècle qui est et sera traversé par de multiples crises systémiques : crise climatique, crise énergétique, crise sociale, crise économique ...

En espérant que notre projet, ou plusieurs éléments de celui-ci, auront su attiser votre curiosité pour le futur de Lachine, nous vous remercions d'avoir porté intérêt à notre réflexion.

## 7. Bibliographie

Garnier, Jean-pierre. Du droit au logement au droit à la ville : de quel(s) droit(s) parle-t-on ? Récupéré de <https://www.cairn.info/revue-l-homme-et-la-societe-2011-4-page-197.htm>

Ville de Strasbourg. (2010). Éco-quartier pour qui? Pourquoi? Comment?. Récupérée de <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1561571/0/33e9a1ee-3068-307f-0654-e242d9289bee>

Pont Jacques-Cartier, Dominion Bridge Compagny, (2017), récupéré de <https://jacquescartierchamplain.ca/dominion-bridge-company/>

Culture et communication Québec, Usine Dominion Birdge Compagny, récupéré de <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=191122&type=bien>

OCPM, Document d'information du secteur Lachine-Est (2018), récupéré de [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.1\\_2018\\_document\\_info.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.1_2018_document_info.pdf)

Journal le Devoir, (2003), ADF sacrifie la Dominion Bridge, récupéré de <https://www.ledevoir.com/economie/40390/adf-sacrifie-la-dominion-bridge>

## 8. Médiagraphie:

Figure 1: Ancienne photo de l'usine Dominion Bridge  
Vue aérienne de l'ensemble avec Stelfil. Bibliothèque et Archives Canada 1927. Récupérée de <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=191122&type=bien#.XJpNqVVKiUk>

Figure2: Carte qui illustre nos interventions.

Figure 8: Photographie aérienne retirée de Google maps, donnée cartographique 2019.

Figures 3,4,5,6,7,9: réalisées sur le logiciel sketchup par les membres de l'équipe.