



**Secteur les Faubourgs :
Des défis à relever, des
opportunités à ne pas manquer**

**AVIS DU CRE-MONTRÉAL
Présenté à l'Office de consultation
publique de Montréal
4 avril 2019**





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Introduction

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) salue la volonté de l'administration publique de réfléchir aux moyens d'améliorer la qualité du territoire et d'embellir un secteur névralgique de la ville. Nous tenons à souligner d'emblée l'importance de cette démarche de consultation pour réfléchir collectivement à l'avenir d'un grand secteur central de Montréal, appelé à se transformer énormément au cours des prochaines décennies. Se doter d'une vision claire et globale de ce territoire est essentiel pour s'assurer de concrétiser les orientations et les objectifs contenus dans les nombreux plans, politiques et réglementations dont s'est dotée la Ville de Montréal au cours des dernières années. Les défis, les potentiels et les opportunités du secteur visé sont nombreux, complexes et d'une grande diversité; une vision d'ensemble devra permettre de poser des gestes cohérents et complémentaires.

Appui à la vision de requalification proposée par la Ville de Montréal

Dans un premier temps, le CRE-Montréal tient à féliciter la Ville de Montréal pour sa vision concernant la zone à requalifier qui laisse présager des changements positifs, tant pour le secteur visé que pour tout le centre-ville. Nous nous réjouissons tout particulièrement du réaménagement proposé du boulevard Ville-Marie et de son articulation à une trame viaire perméable, sécuritaire et conviviale, reliant les milieux de vie existants à la zone à requalifier. La mixité d'usages, la mixité sociale recherchée et la création de nouveaux espaces verts sont autant d'éléments favorables à la création de milieux de vie de qualité et susceptibles d'enrichir celle des résidents des quartiers limitrophes. L'aménagement de points de vue sur le fleuve le long de la rue de la Commune et un accès plus sécuritaire et convivial au secteur du Pied-du-Courant constituent des gains d'importance. Il nous apparaît donc clairement que les quartiers limitrophes à la zone à requalifier, le centre-ville de Montréal et la métropole en général sortiront tous gagnants de cette opération de requalification, tant en termes de qualité de milieu de vie, que de mobilité, de beauté et de dynamisme.

Notre contribution à la réflexion

En cherchant à se doter d'un PPU qui recouvre la zone à requalifier et l'ensemble du secteur des Faubourgs, Montréal se donne les moyens de :

- planifier le développement d'un quartier complet, densifié, inclusif, avec des pôles d'emplois et de services diversifiés et bien intégrés, sans concession sur l'échelle humaine et le bien-être collectif;
- améliorer la qualité et la résilience des milieux de vie;
- faire rayonner Montréal, par un engagement ferme dans une démarche urbaine innovante et esthétique (en concordance avec son statut de Ville de design UNESCO);
- désenclaver pour relier les quartiers entre eux et créer des ouvertures sur le fleuve;
- enrichir, intégrer et mettre en valeur les composantes naturelles du territoire;
- penser la mobilité des personnes en mettant l'accent sur les transports actifs et collectifs.

Afin d'insister sur certains éléments de vision, le CRE-Montréal souhaite par ce mémoire rappeler dans un premier temps, comme pour tout projet d'aménagement du territoire, des principes de développement durable qui doivent guider sa réalisation. Les nombreux secteurs à revitaliser et à consolider doivent bénéficier d'innovations, en termes de technologies et de pratiques. Par ailleurs, plusieurs éléments spécifiques au territoire visé par la présente consultation font l'objet de recommandations particulières.



D'incontournables principes de développement durable

Créer un milieu de vie complet, à l'échelle humaine

Développer un quartier résilient et complet sur une trame marquée par un passé industriel (emprises ferroviaires, contamination des sols, lots de grande superficie) ou par la circulation de transit (grands axes routiers, manque de perméabilité de la trame viaire) est un processus complexe qui mérite une réflexion approfondie. Une planification d'ensemble et une réalisation par phases sont essentielles, pour s'assurer de saisir les opportunités propres à ce territoire. Il est donc primordial de se positionner clairement quant à la localisation, à la complémentarité et la cohabitation des activités et des usages. L'échelle humaine, essentielle à la réalisation d'un quartier complet, propice à la marche et au développement de la vie communautaire, doit se refléter dans le cadre physique et l'organisation spatiale par des choix cohérents concernant la trame de rue, le partage de la rue, l'implantation et la volumétrie du cadre bâti par exemple. La qualité architecturale et l'intégration harmonieuse des diverses activités fera assurément partie des stratégies gagnantes pour arriver à cette fin.

Retisser les liens entre le secteur ciblé et l'écosystème urbain plus large

Les secteurs appelés à se redévelopper n'évoluent pas en vase clos. Dès lors, il est primordial que chaque projet de requalification d'un quartier ou d'un secteur de la ville apporte une plus-value aux milieux voisins. Le projet se doit de participer à l'amélioration des transports collectifs et actifs; à la création d'une trame plus perméable et de liens menant de manière conviviale et sécuritaire aux pôles de transport; à l'interconnectivité et à la biodiversité des milieux naturels; à la bonification de l'offre de commerces de proximité. Il faut s'assurer de déployer des liens conviviaux (pour les déplacements à pied et à vélo) vers les pôles de mobilité, commerciaux et d'emploi, et s'assurer de reconstruire une trame la plus perméable possible à l'échelle de l'ensemble du secteur (notamment pour faciliter les déplacements entre les noyaux d'activité et les zones périphériques). Il importe de réfléchir aux arrimages entre le quartier à l'étude et le contexte (les réseaux, les communautés, le cadre bâti) dans lequel il s'inscrit, car cela détermine la viabilité même du projet et son acceptabilité sociale. Un récent exemple de manquement à ce principe est le projet actuel Royalmount, qui pêche par un manque flagrant de considération de son contexte d'inscription.

Privilégier les infrastructures brunes, vertes et bleues

Le sol, les espaces verts et les milieux humides sont de formidables alliés de l'aménagement urbain durable. Bien conçu, une même [infrastructure naturelle](#) ou un même [dispositif phytotechnologique](#) peut remplir diverses fonctions : un parc linéaire peut servir à la fois de corridor de mobilité active et de lien écologique; un mur coupe-son peut être constitué de végétaux qui dépolluent les sols; un espace de stationnement aménagé suivant les principes du Stationnement écoresponsable (voir Annexe) contribue à la réduction des îlots de chaleur tout en participant à la gestion de l'eau. Et c'est sans compter la valeur économique et sociale des services rendus par la nature.



Planifier la complémentarité de la rue, du cadre bâti et des composantes naturelles du territoire
Désormais, la résilience d'un quartier dépend fortement de sa capacité à absorber les effets des aléas climatiques, une capacité directement liée à la perméabilité des surfaces et à la santé des sols. C'est aussi dans le sous-sol que peuvent s'arrimer les infrastructures naturelles et les infrastructures grises, que s'enracine la trame verte, et que sont posées les bases du bâti. Bref, un quartier exemplaire et résilient s'appuie sur l'intégration de trois dimensions complémentaires de l'espace urbain (le sol et les infrastructures souterraines; la trame verte et bleue; la rue et le cadre bâti), en accordant la première place aux infrastructures écologiques.

Penser aux quatre saisons

Cela semble relever de l'évidence, surtout pour une ville qui se targue de son caractère nordique. Pourtant, il est important de rappeler que les étés et les hivers à venir ne ressembleront pas aux saisons de notre enfance. Viser la résilience signifie qu'il faut s'assurer d'une gestion optimale des eaux même en hiver, d'une offre de transport actif adaptée et adaptable aux saisons, d'installations de loisirs résilientes, et d'espaces de rassemblement qui demeurent conviviaux en tout temps.

Rétablir l'équité

Il faut privilégier les aménagements propres à soutenir des emplois de qualité, l'accès à l'éducation, l'expression culturelle, la qualité paysagère, bref, la vitalité communautaire et la participation sociale. Il est tout aussi essentiel de chercher à redonner à toutes et à tous des chances égales d'accès à la santé et aux bienfaits de la nature. Les citoyenNEs n'ont pas à payer de leur santé physique et mentale les frais d'une exposition insuffisamment mitigée aux nuisances générées par les grandes infrastructures routières et ferroviaires ou l'activité industrielle.

Réconcilier passé et avenir

L'architecture d'intérêt patrimonial, le génie montréalais, les sites historiques, l'histoire ouvrière et la diversité culturelle sont des biens matériels et immatériels à reconnaître comme part de notre patrimoine collectif et à valoriser comme tel. Rappelons-nous que les anciens carrefours d'industrialisation ont été de hauts lieux de l'innovation en leur temps et inspirons-nous de cette histoire pour propulser à nouveau ces quartiers vers l'avenir. L'innovation rimant désormais avec durabilité et résilience, c'est en puisant aux meilleures pratiques d'aménagement urbain que nous pourrions relever ce défi : plans intégrés de mobilité durable, densification, place à la nature, résilience face aux changements climatiques, solidarité sociale, etc.

Des recommandations sur des enjeux particuliers

Des zones à désenclaver

De par la présence d'infrastructures lourdes de transport (pont, autoroute, voies de camionnage, voies ferrées), de vastes bâtiments industriels et de zones dévitalisées associés à des espaces de stationnement gigantesques, le territoire présente de nombreux défis à ce niveau.

- Il faut aménager les accès aux espaces publics au sud de la rue Notre-Dame (parc du Pied-du-Courant et village Au-Pied-du-Courant) pour les rendre sécuritaires et conviviaux. Le réaménagement de la rue Notre-Dame annoncé avec la mise en place d'un tramway est une belle occasion pour y parvenir.



- Les nombreuses intersections accidentogènes des artères qui quadrillent le territoire, autant nord-sud qu'est-ouest, nécessitent des interventions pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo, « Vision Zéro » oblige. Une attention particulière est nécessaire au niveau du pont Jacques-Cartier pour mieux concilier le trafic routier que sa présence génère, les déplacements à pied et à vélo dans les quartiers avoisinants ainsi que la quiétude des rues résidentielles à proximité (pour y éviter la circulation de transit).
- L'îlot de Radio-Canada, de près de 7 hectares, ainsi que l'îlot Molson, vont au cours des prochaines années voir leur visage et leurs usages se transformer. C'est une occasion à ne pas rater de dessiner une nouvelle trame viaire pour reconnecter ces immenses secteurs entre eux et aux quartiers qui les entourent. Dans une vision à long terme, le réaménagement de l'avenue Viger et des bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie doit permettre de reconnecter l'îlot de Radio-Canada, les terrains de la brasserie Molson et les berges du fleuve.
- Le secteur des Faubourgs héberge d'immenses zones minéralisées de stationnement de surface. Dignes du 20^e siècle, ces grandes surfaces minéralisées sont synonymes d'îlots de chaleur importants, d'une grande pauvreté paysagère, d'un enclavement des quartiers avoisinants et d'un mauvais usage de la valeur foncière des terrains. À l'ère des stationnements écoresponsables (voir Annexe), il sera indispensable de revoir sérieusement la taille, l'aménagement et la gestion de ces terrains de stationnement.

Surtout ne pas augmenter la congestion routière

En raison de sa situation au cœur du centre-ville et de sa connexion à la rue Notre-Dame Est et au pont Jacques Cartier, le territoire à l'étude est aux prises avec un fort problème quotidien de congestion aux heures de pointe. Cela apporte son lot de nuisances, comme le bruit et la pollution atmosphérique.

- Il faut donc s'assurer que les multiples projets de développement urbain et immobilier prévus ne viendront pas accentuer ce problème, ni à l'étape de l'exécution des travaux, ni en raison de la forme des nouveaux développements (ex. : par l'ajout massif de stationnements).
- Au contraire, il faut réfléchir dès maintenant aux différents moyens pour amoindrir le problème de congestion, notamment par des aménagements favorisant les transports actifs et des infrastructures importantes de transport collectif (ex. : tramway sur Notre-Dame Est prolongé jusqu'au centre-ville), tout en limitant le stationnement et en favorisant l'autopartage et le covoiturage.
- Notons la présence sur le territoire à l'étude de voies de circulation rapides et très achalandées, non conviviales pour la promenade urbaine, nuisant notamment à l'accessibilité et à la mise en valeur du parc du Pied-du-Courant et d'édifices patrimoniaux (station Craig, prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant). Traiter de l'enjeu de la congestion doit aussi intégrer l'amélioration de l'expérience piétonnière.



Ouvrir des percées vers le fleuve

L'accès visuel et physique au fleuve est limité par les activités du Port et la présence de voies ferrées. Le quartier Centre-Sud en est coupé. Malgré la présence à proximité de deux stations de métro (Beaudry et Papineau), il est impossible d'accéder aux berges depuis ces pôles de mobilité importants. Le fleuve Saint-Laurent, malgré sa présence physique, est un grand absent du territoire, car trop peu de lieux accessibles à la population permettent même de l'apercevoir.

- C'est un déficit qui devra être comblé chaque fois qu'une intervention sur le territoire le permettra : des percées visuelles pour mettre en valeur ce paysage exceptionnel. De nombreux terrains riverains sont actuellement vacants (terrain du ministère des Transports) ou vont l'être à court terme (Brasserie Molson); l'administration publique doit se saisir de cette occasion unique pour aménager des accès visuels et physiques au fleuve dans la planification d'ensemble et l'aménagement de ces terrains.

Verdir le territoire et enrichir la biodiversité

L'aménagement du territoire, entre autres autoroutier, a engendré des terrains résiduels non mis en valeur, parfois utilisés comme stationnements, qui créent une discontinuité dans le cadre bâti, amplifient le problème d'îlots de chaleur et privent le secteur d'espaces verts dont il a pourtant bien besoin.

- Le terrain appartenant au MTQ qui se trouve tout juste à l'est du parc citoyen du Pied-du-Courant devrait être cédé et consolidé avec le parc existant, afin d'ajouter un bel espace végétalisé et biodiversifié dans un secteur très minéralisé. Cela concorderait parfaitement avec la volonté de revitalisation de la rue Notre-Dame Est.
- Chaque projet de développement, quelle que soit sa taille, doit intégrer systématiquement une dimension « verdissement et biodiversité » pour construire une trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire.

Augmenter le nombre et la qualité des places publiques, des zones de rencontre et des services de proximité

La population du centre-ville est dense et sera portée à se densifier davantage avec les multiples projets appelés à se déployer sur le territoire des Faubourgs.

- Il est donc crucial de prévoir dès maintenant l'aménagement de nouveaux espaces de socialisation et de détente, aptes à desservir la population déjà présente en plus des milliers de nouveaux résidents et travailleurs attendus. Pensons notamment au futur Quartier des Lumières qui prendra forme sur l'actuel terrain de Radio-Canada : assurons-nous que le milieu de vie qui y sera développé sera ouvert et accueillant pour les communautés avoisinantes.
- De la même façon, il est nécessaire d'effectuer des projections à moyen terme pour connaître les besoins en écoles, équipements collectifs et autres services essentiels. Sur le plan de l'offre commerciale, le Quartier des Lumières doit être pensé en complémentarité et non en concurrence avec la rue Sainte-Catherine. Il ne faudrait surtout pas revitaliser un secteur en dévitalisant l'autre.



Innover dans la revitalisation

Avec tous les projets en cours de déploiement ou sur la table à dessin, il ne faut surtout pas rater l'occasion d'innover dans les technologies et les pratiques.

- Pensons à l'inclusion de l'agriculture urbaine, des toits et des murs verts, d'une gestion écologique des eaux de pluie, de bâtiments écoénergétiques, des principes de l'économie circulaire (boucle énergétique, économie sociale, synergies), de la mise en valeur et du rappel de l'histoire naturelle et architecturale.
- Au-delà de l'intégration de l'innovation à l'échelle des projets, un projet à la fois, il importe de planifier la complémentarité des innovations à travers une vision d'ensemble dès qu'il est question de contribuer à un réseau plus vaste (réseau de mobilité active et collective; trame brune, verte et bleue; écosystème commercial; etc.). À cet égard, l'aménagement pour favoriser la mobilité durable et la résilience écologique recèle aujourd'hui une panoplie d'actions complémentaires possibles qu'il faut intégrer en amont de la conception des divers projets.

Conclusion

Pour assurer le succès de la requalification du secteur des Faubourgs, une vision d'ensemble doit présider à tout développement sur le secteur. Celle-ci sera incarnée à moyen terme dans le PPU, mais doit également, à plus court terme, rallier toutes les parties prenantes et guider l'action de chacune d'entre elles. Cela permettrait notamment de s'assurer que les projets entamés avant l'adoption du PPU se conforment malgré tout à la vision de développement durable et de résilience souhaitée pour le secteur.

C'est ainsi qu'apparaît toute l'importance de mettre en place, dans les plus brefs délais, un processus continu de suivi avec et entre la société civile et les promoteurs de projets. L'arrimage aux démarches de participation citoyenne déjà en cours permettrait aux uns et aux autres de profiter de la mise en commun et de la circulation de l'information, et garantirait l'élaboration et la concrétisation sur le terrain d'un PPU qui reflète les besoins et les souhaits des premiers concernés par la requalification du quartier.

Le développement du secteur des Faubourgs et la requalification de la zone à proximité du pont Jacques-Cartier offrent à Montréal l'occasion unique d'expérimenter et d'adopter des approches d'aménagement durable adaptées à notre temps. L'ampleur du défi qui se présente à nous et l'importance stratégique du secteur à l'étude devraient nous inspirer le goût et le courage de mettre en œuvre les principes qui guident la ville durable et résiliente, et les meilleures pratiques qui s'y rattachent.

En adoptant et en portant une vision de l'innovation au service de l'équité, des services écologiques et de la qualité de vie, il sera possible d'augmenter le dynamisme et l'attractivité de toute la métropole tout en bonifiant le milieu de vie des populations habitant et travaillant dans le secteur.



ANNEXE : Attestation Stationnement écoresponsable



Développée par le CRE-Montréal avec l'appui d'un comité d'experts, l'attestation vise à mobiliser et à accompagner les propriétaires de stationnements sur l'île de Montréal, afin de créer un effet d'entraînement vers de meilleures pratiques de gestion immobilière permettant de réduire les émissions de GES liées à la dépendance automobile, et de diminuer les impacts climatiques des surfaces de stationnement.

Divers aspects de l'aménagement et des pratiques de gestion du stationnement sont évalués à travers l'attestation, dont :

- la lutte aux îlots de chaleur et la gestion de l'eau pluviale, par la végétation, la biorétention, les dimensions des cases et allées, le revêtement de sol et la gestion des installations;
- la mobilité durable, par les espaces piétonniers, les espaces cyclables, le transport collectif, la gestion de l'offre et les cases préférentielles;
- l'innovation, par la construction, les espaces publics et sensibilisation, la biodiversité et l'énergie.

COORDONNÉ PAR :



FINANCÉ PAR :



Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :
This project was undertaken with the financial support of:



Environnement et
Changement climatique Canada

Environment and
Climate Change Canada





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

