

Mémoire déposé par la Ville de Montréal-Est dans le cadre de la deuxième partie des audiences du BAPE concernant le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est.

Avis d'intention de dépôt envoyé le 07 février 2018 par voie électronique.

Adopté par résolution du Conseil du Ville le mercredi 21 février 2018.

Date de dépôt du mémoire : Jeudi 22 février 2018 par voie électronique.

À l'attention de :

Lynda Carrier, coordonnatrice
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447 poste 433
Sans frais : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
Lynda.Carrier@bape.gouv.qc.ca

Préparé par :

Nicolas Dziasko
Direction des travaux publics
et de la gestion du territoire

Ville de Montréal-Est



Mémoire

Contexte :

La Ville de Montréal-Est est une municipalité reconstituée de l'agglomération de Montréal à la suite du processus de défusion de 2006. Parmi les 15 villes liées, Montréal-Est est la seule dont le territoire se situe à l'est de l'île de Montréal.

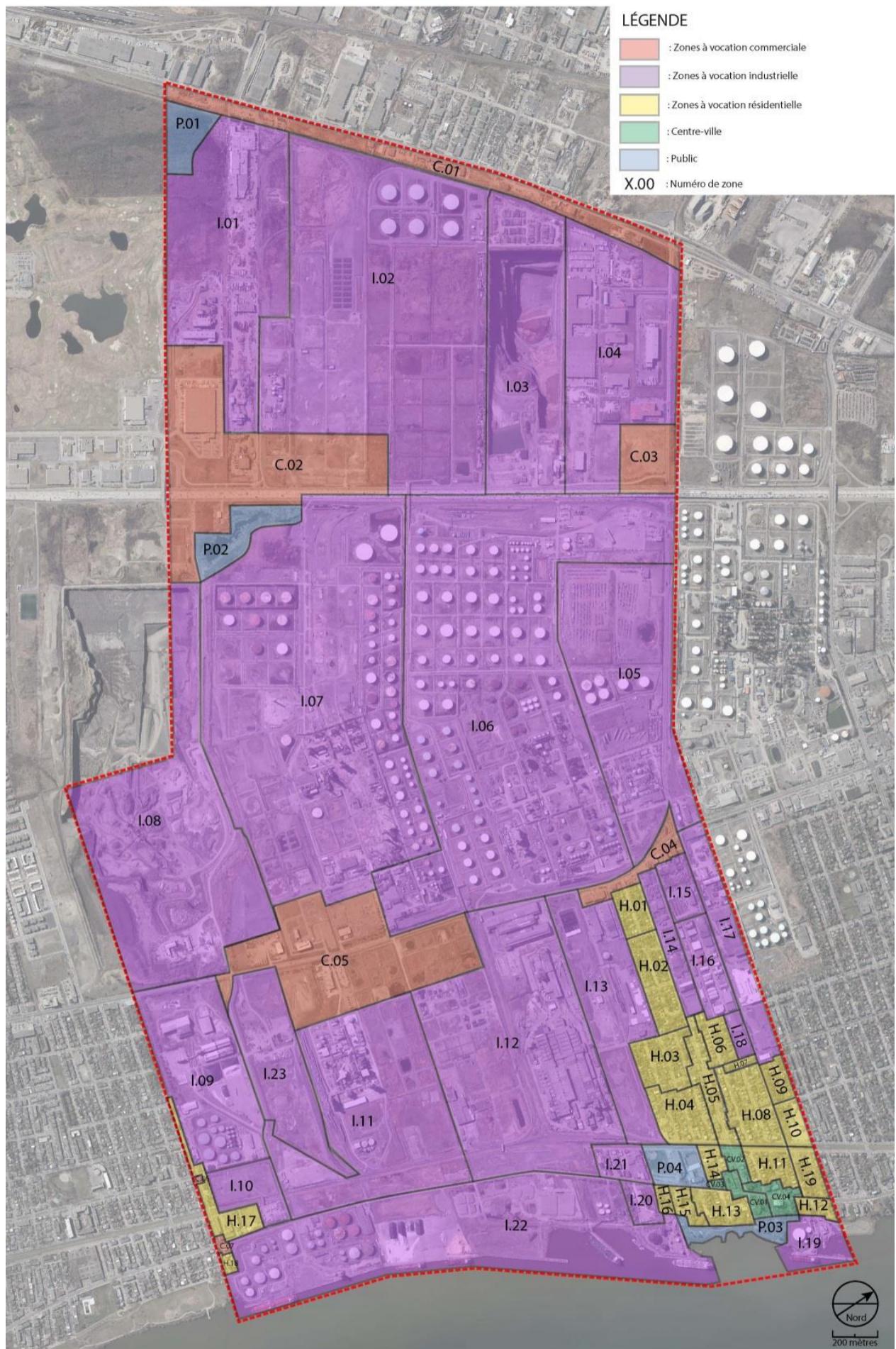
La municipalité est, par ailleurs, tout à fait unique d'un point de vue d'aménagement puisque 90 % de son territoire a toujours eu une vocation industrielle et son plan d'urbanisme ainsi que son règlement de zonage en vigueur prévoient, en conformité avec le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, une continuité de ces activités industrielles sur 90 % de son territoire.

Ainsi, comme le montre la figure 1, le secteur résidentiel est concentré dans un noyau d'environ 3800 habitants au sud-est de la Ville ainsi que dans un petit secteur adjacent à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à l'extrême ouest de la Ville, vis-à-vis de la rue Notre-Dame et de l'avenue Georges V.

De plus, une grande partie du territoire de Montréal-Est est identifiée comme une zone industrialo-portuaire qui, de par sa nature, est un vecteur économique important pour la région.

Historiquement, de nombreuses pétrolières occupaient le territoire. Le contexte économique actuel tend vers une mutation de l'industrie vers des secteurs économiques moins polluants, ce qui laisse l'opportunité de développer des nouveaux parcs industriels sur les nombreux terrains laissés vacants suite aux différents démantèlements de sites de stockage de carburant ou de raffineries ayant eu cours ces vingt dernières années. D'ailleurs, l'orientation 2.2 du plan d'urbanisme vise [Je cite] à *promouvoir l'espace industriel en assurant son occupation et sa diversification*.

Plan de zonage de la Ville de Montréal-Est



ANNEXE A
1 / 1

Règlement de zonage numéro 58-2016

Signature du président

Signature du secrétaire

Figure 1 : Carte illustrant les affectations résidentielles, commerciales industrielles, et publiques.

Vision d'aménagement :

Le plan d'urbanisme adopté en 2016 souhaite mettre en place des stratégies en vue d'atteindre deux finalités : [Je cite]

- 1) *Un milieu de vie durable qui offre une belle qualité de vie à ses résidents à travers une vie de quartier complète*
- 2) *Un poumon économique dynamique et durable pour sa région grâce à une maximisation du potentiel industriel et commercial du territoire.*

L'un des objectifs du plan d'urbanisme découlant de ces finalités est [Je cite] d'*« Améliorer la vitrine de la rue Notre-Dame par des aménagements extérieurs de qualités et promouvoir l'embellissement des façades extérieures des bâtiments et des réservoirs »*

La rue Notre-Dame est une voie de transit importante à l'échelle de l'agglomération. Elle constitue l'une des quatre artères qui traversent d'est en ouest notre territoire et constitue dès lors, une vitrine importante pour notre Ville. C'est en effet en moyenne 7000 automobiles qui utilisent la rue Notre-Dame dans un sens comme dans l'autre quotidiennement, c'est également environ 1000 véhicules lourds auxquels s'ajoutent désormais de nombreux cyclistes qui utilisent la récente piste cyclable du réseau d'agglomération construite en « site propre » et dont le parcours se veut agréable pour les utilisateurs.

En vue d'améliorer l'image de notre municipalité, le traitement particulier des entrées de Villes constitue une stratégie particulièrement intéressante. Pour nous, le « corridor » de la rue Notre-Dame correspond à une vitrine qu'il faut traiter d'une façon particulière en matière de paysagement. L'expérience de l'utilisateur est au cœur de nos préoccupations d'autant plus qu'une distance d'environ 1,5 KM de la rue Notre-Dame séparant les deux secteurs résidentiels constitue actuellement une friche industrielle que l'on peut qualifier de « no man's land » et dont une partie accueillera le projet de CIAM.

Avis sur le projet :

Sur le principe, la Ville de Montréal-Est est favorable au projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est. Le caractère industriel de notre territoire, l'existence de quais permettant d'amarrer des pétroliers ainsi que la présence de terrains vacants de la zone industrialo-portuaire permettent d'accueillir une telle infrastructure.

Cependant, la Ville souhaite minimiser l'impact que ce type d'équipement puisse avoir sur ses citoyens, sur les usagers de la rue Notre-Dame en termes d'*« expérience spatiale urbaine »* ainsi que sur l'image qu'elle souhaite véhiculer à travers le *« paysage »* qu'elle offre. (Le terme paysage est à prendre dans son sens holistique ici).

L'utilisation de buttes paysagères aménagées, le verdissement, la plantation d'arbres, l'art urbain sont autant de possibilités que l'on peut utiliser afin de minimiser les nuisances associées à la présence de réservoirs d'entreposage du terminal maritime avec quai de transbordement sur le site 1, ainsi que celles associées au site de chargement de wagons et de camions-citernes du volet 2 du projet.

Recommandations :

La Ville recommande au promoteur de s'entourer d'une firme d'architecture du paysage pouvant concevoir un concept de butte aménagée permettant à la fois de masquer les opérations associées au site de chargement de wagons et de camions-citernes ainsi que de faire en sorte que les réservoirs d'entreposage du terminal maritime ne soient pas visibles de la rue Notre-Dame.

La Ville souhaite que les opérations du site de chargement de wagons et de camion-citerne soient le plus loin possible de la bordure de rue de Notre-Dame afin de pouvoir y concevoir une zone tampon aménagée par un paysagement particulier visant à améliorer l'expérience urbaine des automobilistes et des cyclistes s'y déplaçant.

La Ville annexe différents exemples d'aménagements de zones tampons qui ont été réalisés ces dernières années sur son territoire ainsi que dans les arrondissements voisins et dont le contexte est similaire.

Ci-après, différents concepts d'aménagement de zones tampons sur des sites similaires qui font l'objet des mêmes règles et exigences en matière de sécurité :



Figure 2 : Entrée de Ville sur Notre-Dame en direction de l'est : butte paysagère masquant de réservoirs d'entreposage



Figure 3 : Aménagement paysager au coin du boulevard métropolitain et de l'avenue Marien masquant un site de chargement de camions-citernes de VALÉRO à Montréal-Est



Figure 4 : Aménagement paysager sur la rue Notre-Dame, en bordure de la piste cyclable vis-à-vis du port de Montréal et du 8226 rue Notre-Dame (Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve)



Figure 5 : Aménagement paysager sur boulevard Saint-Jean-Baptiste, à proximité de réservoirs d'entreposage (Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve)



Figure 6 : Aménagement paysager à moins de 10 mètres d'une voie publique de circulation. D'un côté : mur de soudainement minéralisé pour la sécurité du site de réservoirs, de l'autre un aménagement paysager permettant d'améliorer la perception et l'expérience spatiale de l'usager — automobiliste et citoyen. Localisation : Idem que Figure 5



Figure 7 : Exemple de butte paysagère permettant de masquer des usages nuisibles — Crétel, France.



Figure 8 : Site de chargement de wagons et de camions-citernes projeté tel qu'illustré sur le site internet du promoteur.

En rouge, la zone adjacente à la rue Notre-Dame qui devrait faire l'objet d'un aménagement paysager « signature »

En jaune, l'illustration de la volonté de la Ville de décaler la zone de chargement de camions-citernes vers le Nord afin de préserver une zone tampon bordant Notre-Dame. (Cf : Figure 3)

Conclusion :

La Ville espère que le promoteur saura considérer les préoccupations de ses citoyens en ce qui a trait à l'aménagement de zones tampons de qualité ornementale satisfaisante. La Ville considère qu'il est important de pouvoir s'intégrer adéquatement dans un contexte urbain, si particulier soit-il, afin de favoriser l'accessibilité sociale de ce type de projet.