

L'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique
sur le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe de l'Office de
consultation publique de Montréal

Par
Mme Amélie Desnoyers
Résidente de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-
Maisonneuve

Le 16 avril 2019

1. Contexte

Par ce mémoire, j'aimerais apporter ma contribution à la définition d'un projet collectif de transition écologique et de résilience urbaine pour le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe. J'aimerais proposer un nouveau concept d'aménagement et de développement économique pour ce secteur, soit l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*.

Pour guider ma réflexion, je me suis inspirée de la démarche de la MRC de La Matapédia qui, au terme d'un travail de concertation avec les acteurs de la communauté, a créé un nouveau modèle de développement durable adapté aux réalités spécifiques du territoire, soit l'*Écoterritoire habité de La Matapédia*.

Tel qu'expliqué dans le document de présentation :



Le terme Écoterritoire habité évoque, par le préfixe éco, la préoccupation quant au maintien de l'intégrité de l'environnement, alors que le mot territoire signifie que les actions émanant du projet de collectivité sont territorialisées et se définissent sur un espace social, économique et naturel défini. Le terme habité rappelle le caractère profondément humain de la démarche, évoque le caractère durable de la démarche et reflète la détermination d'une collectivité d'habiter le territoire de façon viable et dynamique.

Le secteur d'Assomption Sud-Longue-Pointe fait face à des enjeux spécifiques d'aménagement et de développement économique liés à la cohabitation des fonctions urbaines et portuaires. Par la proposition d'écoterritoire urbano-portuaire, je souhaite :

- Mobiliser l'ensemble des acteurs, et surtout le Port de Montréal, dans l'élaboration d'une vision centrée sur la revitalisation durable de l'interface ville-port.
- Adopter une approche globale qui intègrent toutes les échelles territoriale et s'appuie sur les actions concertées et cohérentes de l'ensemble des acteurs.
- Repenser la gouvernance portuaire et redéfinir le rôle du Port de Montréal en tant qu'acteur territorial à part entière et non pas seulement en tant qu'acteur économique.

Le concept d'écoparc industriel, bien qu'innovant et porteur de changements positifs pour le secteur, ne m'apparaît pas assez englobant et son potentiel de mobilisation me semble peu suffisant pour interpeler tous les acteurs présents à l'interface. Je crois, bien humblement, que le concept d'écoterritoire urbano-portuaire pourrait répondre à ces manques.

2. Vision

Avant de présenter ma proposition de *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*, j'aimerais spécifier qu'elle est issue d'une réflexion personnelle incomplète et elle doit impérativement s'enrichir d'un travail de réflexion collectif à laquelle, j'espère, la présente consultation pourra contribuer.

D'abord, *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie* visera à long terme à intégrer les fonctions urbaines et portuaires présentes à l'interface en se guidant sur les principes organisationnels de la ville durable, soit la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité. L'innovation des pratiques et la concertation des acteurs devront être au cœur de la démarche. De plus, les décisions devront être guidées sur la base d'une compréhension approfondie des particularités des écosystèmes naturels, urbains et portuaires afin de favoriser le plus durablement possible leurs interactions.

Ensuite, *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie* sera un lieu d'expérimentations et d'innovations afin de faire du secteur un épice de la transition écologique et de la résilience urbaine pour la ville de Montréal ET pour le Port de Montréal. La revitalisation du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe devra apporter des bénéfices à la fois à l'échelle locale (bénéfices sociaux, environnementaux et économiques) et des bénéfices à l'échelle métropolitaine, notamment au niveau du développement des expertises et des technologies vertes essentielles à la transition écologique et la résilience urbaine et portuaire. En bref, faire de *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie* un projet alliant les tendances globales aux réalités locales (soit un projet *Glocal!*).

3. Propositions d'aménagement et de développement

Ces propositions visent à alimenter la réflexion autour d'un concept d'aménagement et de développement économique cohérent pour *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*. J'ai pris comme point de départ le document d'information de la Ville de Montréal sur l'écoparc industriel et les orientations choisies pour le territoire à l'étude.

Je tiens à souligner que des informations importantes manquaient pour étayer ma réflexion. Tout d'abord, en raison de sensibilités commerciales, il n'a pas été possible de prendre connaissance des orientations de développement économique de la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Montréal dans laquelle se trouve le secteur étudié. Ensuite, la Ville n'a pas précisé comment sa vision comptait intégrer la consolidation et le développement probable des activités du Port de Montréal sur le territoire municipal notamment sur les terrains situés au sud de la rue Notre-Dame.

A. Infrastructures vertes :

Les infrastructures vertes représentent l'ensemble des systèmes naturels et semi-naturels, de l'arbre à la trame verte, qui rendent des services essentiels au bien-être des individus et des communautés : de la lutte aux îlots de chaleur en passant par le contrôle des eaux de ruissellement et l'amélioration de la qualité de l'air et de l'eau. (Fondation David Suzuki)

Les infrastructures vertes doivent faire partie de la stratégie de transition écologique et de résilience urbaine de l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*, un territoire qui est présentement soumis à de fortes pressions environnementales. Cette stratégie oblige à tenir compte de différentes échelles spatiales : les lots, le secteur dans son ensemble (la Ville et le Port) et les environs. Elle doit aussi être pensée en fonction des services éco-systémiques et/ou bénéfiques sociaux recherchés dans les différents secteurs de l'écoterritoire urbano-portuaire. Une planification globale et concertée est donc essentielle.

Les friches industrielles

Aussi, il serait important que la vision d'aménagement reconnaisse l'attachement de la population de Mercier Hochelaga-Maisonneuve aux friches industrielles du secteur et la valeur qu'elle leur accorde. En effet, au cours des dernières années, la population s'est peu à peu approprié ces espaces et ont acquis une connaissance sensible des lieux, observant et documentant la faune et la flore. Les résident.es ont été les témoins privilégié.es de la renaissance du patrimoine naturel sur ces espaces autrefois occupés par des fonctions industrielles et le désir de les protéger est partagé par plusieurs d'entre nous. Les friches industrielles doivent être conservées, mises en valeur et intégrées au réseau d'infrastructures vertes de l'écoterritoire urbano-portuaire.



À ce titre, je réfère le lecteur au mémoire de François Plourde et de Julien Bourbeau, *Proposition de création du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie*, que je souhaite par le fait même appuyer. J'aimerais souligner la qualité exceptionnelle de leur travail.

Le poste Notre-Dame d'Hydro-Québec

Le poste Notre-Dame d'Hydro-Québec est situé près de l'entrée de l'écoterritoire urbano-portuaire et devrait être davantage mis en valeur avec un aménagement paysager distinctif. Il faudrait réfléchir à des mesures d'atténuation, notamment à la faisabilité de l'enfouissement des lignes aériennes, pour une meilleure intégration visuelle du poste à son environnement.



Futur poste Hochelaga

Parce qu'il compromet la mise en valeur du boisé Steinberg, je considère qu'une nouvelle localisation devrait être envisagée pour le futur poste Hochelaga. J'ai eu l'occasion de transmettre mon opinion à Hydro-Québec dans le cadre de l'assemblée publique d'information tenue cet hiver.

B. Infrastructures sociales :

Actuellement, les zones industrielles des années 1960 sont enfermées dans une image de zone à vocation économique avec une diversité d'activités très faible. Les zones industrielles sont des lieux de travail, elles ont été créées pour cela et ont un fonctionnement en correspondance uniquement avec leur destination. Avec ce type de réflexion, il semble alors logique que le cadre de vie, les loisirs et les services n'y trouvent pas leur place. Depuis les années 1990 les nouvelles zones prennent de plus en plus en compte la notion de services aux employés et de qualité du cadre de vie. C'est sur ces points que les zones industrielles issues de la vision fonctionnaliste de l'aménagement du territoire doivent avant tout travailler (Beuchot, 2011).

Le mémoire de Vanessa Beuchot, intitulé *Requalification éco-concertée. Un nouvel angle d'intervention pour les zones industrielles des années 1960*, suggère que la vision d'aménagement des zones d'activité économique doit laisser une plus grande place à la mixité fonctionnelle afin de créer plus de liens avec le cadre urbain limitrophe. Selon l'auteure, «Créer un dialogue entre ces deux formes urbaines, c'est peut-être la solution au désenclavement et à l'intégration de zones industrielles dans un système urbain.»

La vision d'aménagement et de développement économique de l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie* devra donc viser l'intégration d'infrastructures sociales afin d'améliorer l'accès pour tous (résidents, riverains et travailleurs) aux équipements collectifs, aux services de proximité, aux logements abordables et aux ressources communautaires, culturelles, sportives et de loisirs afin de faire de l'écoterritoire un véritable milieu de vie.

Une planification des infrastructures sociales devra tenir compte des besoins actuels de la population et des besoins anticipés pour les générations futures. Par exemple, une attention particulière doit être portée aux impacts de l'augmentation de l'attractivité de la zone sur la valeur du parc immobilier. Comme le souligne Jeanne-Hélène Jugie dans sa thèse *Les relations ville-port selon une approche d'écologie territoriale. Le cas de Montréal* :

(...) il nous apparaît important que la Ville soit particulièrement attentive à ses actions de requalification des espaces publics et surtout à conserver un parc de logement aidé pour éviter tout à la fois une bulle spéculative et la gentrification de quartiers socialement vulnérables.

Il semble y avoir un risque réel que les changements apportés au cadre de vie, bien que souhaitables, aient une incidence sur l'augmentation du prix des loyers et fragilise l'accès à des logements abordables.

Parc industriel Louis H. Lafontaine

Le parc industriel Louis H. Lafontaine semble un lieu d'intervention à privilégier pour l'implantation d'infrastructures sociales afin d'en améliorer l'attractivité et augmenter le sentiment d'appartenance de la communauté à son milieu de vie. Tout d'abord, cette zone cloisonnée doit être repensée afin de créer plus de liens avec les zones avoisinantes, notamment la zone résidentielle Haig-Beauclerk. L'implantation d'infrastructures sociales pourrait profiter aux résidents mais également aux travailleurs et aux gens de passage qui empruntent quotidiennement la rue des Futailles.



Le terrain et le bâtiment vacants situés au 1750, rue des Futailles.

Au début de l'année 2018, la Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises de l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve a autorisé des travaux dans le bâtiment afin d'en faire un centre informatique de données. Je crois que si la vocation du bâtiment demeure, cet espace restera sous-utilisé et nous perdons une occasion unique de le valoriser à d'autres fins et selon des balises d'aménagement réfléchies avec la communauté. Par exemple, la revitalisation de ce terrain pourrait être l'occasion de :

- Repenser la trame de rue (notamment les rues Ontario Est et Lafontaine) afin de créer des liens avec la zone résidentielle.

- Réfléchir à l'implantation de services de proximité et d'une offre commerciale, notamment de commerces d'alimentation.
- Réfléchir à l'implantation d'un jardin communautaire accessible aux résidents et aux travailleurs.
- Réfléchir à l'implantation un pôle d'activités économiques diversifiées.
- Aménager des infrastructures vertes contribuant à la diminution des îlots de chaleur.
- Aménager un espace public intégrant les principes d'un *water square* contribuant à la gestion écologique des eaux de ruissellement.
- Réfléchir à l'intégration d'éléments patrimoniaux rappelant l'ancien noyau villageois de Longue-Pointe.

C. Agriculture urbaine durable :

L'alimentation durable en lien avec «*l'économie circulaire, la qualité des productions alimentaires et des écosystèmes*» (Agriculture urbaine durable : une opportunité pour la transition écologique globale) est un chantier incontournable de la transition écologique et de la résilience urbaine. L'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie* pourrait donc devenir un lieu de référence pour le développement et la consolidation des activités d'agriculture urbaine durables sur le territoire de la Ville de Montréal. Un pôle d'agriculture urbaine durable pourrait être aménagé dans le secteur d'Assomption Sud qui a déjà, par ailleurs, accueilli des activités agricoles.



La ferme Molson en 1868, Assomption Sud (crédit François Plourde, citoyen)



Photo aérienne de 1947 d'Archives Montréal montrant les terres agricoles situées dans le secteur Assumption Sud (crédit François Plourde, citoyen)

Centre d'excellence en agriculture urbaine

(...) il faut créer à Montréal un Centre d'excellence en agriculture urbaine. Imaginez une serre expérimentale sur le toit d'un vaste bâtiment qui loge des laboratoires, des aires de démonstration, un incubateur industriel, des espaces de rencontres et d'éducation, etc. Autour du centre, on aménage des potagers et jardins expérimentaux. La mission de ce centre est double : en collaboration avec les universités, les institutions et l'industrie qui œuvrent déjà en agriculture urbaine, développer l'expertise de ce domaine, notamment l'architecture et l'ingénierie pour aménager les toits et construire les serres, et mettre en œuvre sur une grande échelle des projets d'agriculture urbaine. (Un programme pour la transition écologique, Michel Lincourt)



CRETEAU situé au Palais des Congrès

En complémentarité avec les activités du Carrefour de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture urbaine (CRETEAU), le site Assumption Sud pourrait être le lieu de projets mobilisateurs utilisant les technologies vertes appliqués à l'agriculture urbaine.

En janvier 2018, le Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation lançait un appel à projets dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques et visait les PME désirant réaliser des projets de développement d'un produit ou d'un procédé novateur et adapté au milieu récepteur. Un tel programme d'aide gouvernementale pourrait servir à la mise en place de projets d'expérimentation dans *l'Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*.



Les serres sur les toits des Fermes Lufa (Ville de Montréal)



Toit maraîcher Du toit à la table (Ville de Québec)



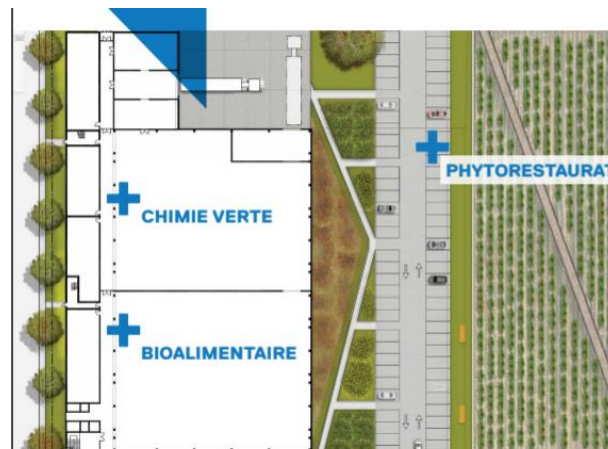
La Cité maraîchère de Romainville (Paris)



Une zone industrielle en mutation. Un équipement au service de l'agriculture urbaine. Centre de gestion et de production agricole, projet de maîtrise en architecture de Mme Anne Chauvet (Ville de Grenoble)

Le Pôle d'innovation en développement durable

Le site d'Assomption Sud pourrait être l'hôte du *Pôle d'innovation en développement durable* du Collège Maisonneuve. Sa mission semble très bien répondre à la vocation désirée pour le secteur et m'apparaît complémentaire à la mission du *Pôle d'agriculture urbaine durable*, contribuant à la création de partenariats entre les étudiants et les entreprises. Ce projet structurant a le potentiel de créer un bel écosystème urbain profitable aux quartiers adjacents, notamment ceux de Viauville et Assomption Nord.



D. Infrastructures durables de transport

Le système de transport de personnes et de marchandises doit s'adapter rapidement à la transition écologique et énergétique et oblige les acteurs de l'aménagement à revoir leurs pratiques de conception des systèmes de mobilité (*Éco-exploitation des infrastructures*. Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). Les infrastructures de transport devront donc être intégrées de façon durable à l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie* selon les principes d'éco-conception, en faisant un meilleur usage des infrastructures existantes et en visant à terme la réduction de l'utilisation de l'automobile.

Infrastructures routières durables

Je souhaite voir émerger un concept de mobilité durable des personnes et des marchandises mieux intégré au territoire d'Assomption Sud-Longue Pointe. Ma réflexion a été guidée par la lecture des travaux de Geneviève Tremblay, Urbaniste, dans l'ouvrage intitulé *Regards sur l'intégration des projets de réaménagement d'infrastructures routières en milieu urbain*.

D'abord, j'aimerais un concept qui ne considère pas le secteur comme un simple corridor de transit pour les véhicules motorisés, les poids-lourds et les usagers du transport actif et qui mène à la création d'un véritable boulevard urbain structurant pour le secteur. Je juge que le concept présenté compromet le potentiel de requalification des terrains vacants dans l'axe du prolongement du boulevard Assomption car il limite significativement l'aménagement de voies transversales donnant accès aux terrains. Ce concept donnant la priorité à la fluidité de la circulation limite donc les possibilités d'intégrer d'autres projets de développement qui seraient bénéfiques pour le secteur Assomption Sud. De plus, je doute que le concept, tel qu'il a été élaboré, encourage le transfert modal. Il risque surtout d'encourager le déploiement véhiculaire à l'échelle locale et métropolitaine.

Ensuite, je trouve que l'envergure et la configuration des infrastructures routières sont peu adaptées à l'échelle du quartier qu'elles traversent. Le projet de viaduc portuaire, avec ses voies d'entrée et de sortie, et la boucle de raccordement consomment une grande quantité d'espace, ont un impact visuel importants et peuvent influencer négativement l'expérience du lieu. De plus, la localisation choisie pour les infrastructures semble en porte à faux avec la stratégie de limitation des nuisances visée pour le secteur.

Finalement, je considère que le concept proposé entraîne une perte de valeur d'usage pour les riverains, notamment l'accès au boisé Steinberg qui pourrait être conservé et mis en valeur. Selon le CRE-Mtl, le boisé et son milieu humide sont considérés comme une zone prioritaire de conservation à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal. L'aménagement de l'infrastructure, avec sa boucle de raccordement, empêche l'aménagement d'un parc urbain à cet emplacement.

Pour ces raisons, j'aimerais qu'on envisage un nouveau concept de mobilité qui :

- Privilégie la construction du viaduc portuaire (voie de sortie uniquement) dans le prolongement du boulevard de l'Assomption, ce qui aurait pour avantages d'éloigner l'infrastructure des zones résidentielles et d'avoir une plus faible étendue au sol. Pour ce faire, le terrain de Vopak serait vendu en partie ou en totalité au gouvernement fédéral et cédé à l'Administration portuaire de Montréal. L'entrée dans l'espace portuaire des camions de vrac se ferait par la rue de Boucherville plutôt que par une voie d'entrée du viaduc portuaire.



- Prévoit une voie de circulation en site propre pour les camions qui serait située à l'est du boulevard Assomption. Les camions accéderaient au boulevard Souigny par le pont sur piliers tel que conçu.
- Fait du boulevard Assomption un véritable boulevard urbain avec une piste multifonctionnelle en site propre du côté ouest, une voie dédiée au transport en commun et des voies transversales pour accéder au site d'Assomption Sud.



Boulevard urbain sud (Marseille)

Un Pôle en transports durables et intelligents :

La transition écologique nécessite de réduire l’empreinte carbone associée au transport des biens et des personnes. À l’image de la ville de Longueuil, le secteur Dickson pourrait devenir un pôle en transports durables et intelligents afin de faire de *l’Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie* un lieu d’expertise pour la Ville de Montréal et le Port de Montréal.

Ce site pourrait accueillir des activités économiques liées au secteur des transports durables des biens et des personnes ainsi que des entreprises spécialisées dans les transports intelligents, notamment dans la logistique intelligente. Ce site pourrait également accueillir une filière d’innovation d’activités portuaires et maritimes supérieures. Le secteur pourrait également accueillir des activités complémentaires (ex. offre commerciale) profitables au quartier résidentiel Guybourg et à la zone d’activités Assomption Sud-Dickson.



Un nouveau concept d’aménagement pour la rue Dickson pourrait être réfléchi afin d’améliorer le cadre de vie. Le nouveau concept devra créer des liens conviviaux entre la zone résidentielle Guybourg et le *Pôle de transports durables et intelligents*, de sécuriser l’intersection avec la rue Notre-Dame, et, pourquoi pas, de profiter de la présence du Réseau express vélo et de l’infrastructure de transport en commun à venir sur Notre-Dame pour aménager un pôle de mobilité servant notamment à faciliter les déplacements à l’intérieur de l’écoterritoire. Les voies transversales à la rue Dickson pourraient également être le lieu d’insertion d’une offre commerciale diversifiée.

Ancien incinérateur Dickson

L'ancien incinérateur Dickson pourrait accueillir des entreprises spécialisées dans la logistique inverse, notamment le recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques, et/ou la logistique verte. L'incinérateur Dickson pourrait servir de centre d'expertise pour l'ensemble de l'écoterritoire urbano-portuaire et de la Zone industrialo-portuaire de Montréal qui sont appelés à intégrer les principes d'écologie industrielle et de synergies industrielles. Des aménagements paysagers de qualité permettraient de mettre en valeur cet édifice patrimonial.



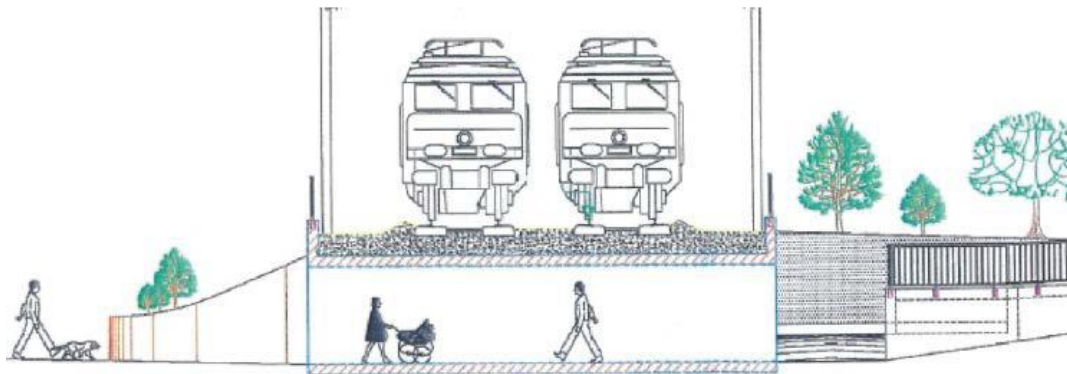
Infrastructures ferroviaires :

Une attention particulière doit être portée à l'intégration des infrastructures ferroviaires dans l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie*. Selon le document du Plan de transport de Montréal daté de 2005, le CN prévoit la construction de deux voies ferroviaires de 3 000 mètres afin d'améliorer l'accès au Port. La réactivation de l'emprise ferroviaire à proximité de la zone résidentielle de Viauville pose un problème sérieux de cohabitation des usages.

Comment le CN compte-t-il intégrer son projet de façon harmonieuse au territoire? Quelles mesures de mitigation seront mises en place? Comment s'assurera-t-il du franchissement sécuritaire de ses voies ferroviaires? Il est essentiel de réfléchir dès maintenant à des solutions innovantes et de s'inspirer des meilleures pratiques d'intégration des infrastructures ferroviaires en milieu urbain. Le CN pourrait envisager l'aménagement d'ouvrages d'art comme une passerelle, un pont ou un tunnel et l'intégrer à une infrastructure verte.



Tiré de *Le rail dans nos villes, des alternatives aux passages à niveau*, Jean-Pierre Blondin



Tiré de *Le rail dans nos villes, des alternatives aux passages à niveau*, Jean-Pierre Blondin



(Source inconnue)

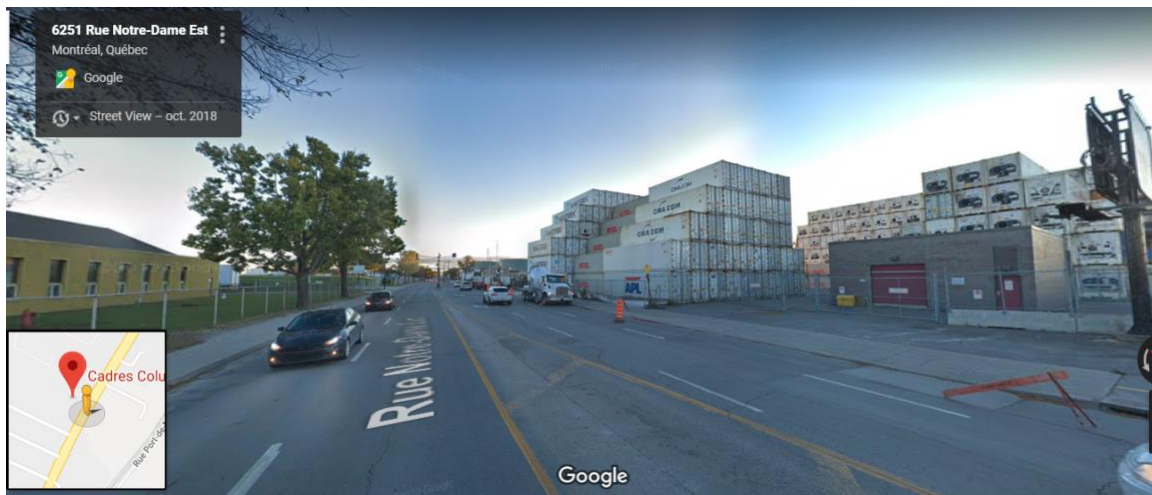
E. Infrastructures portuaires :

Le déploiement et la consolidation des infrastructures portuaires ainsi que l'optimisation des interfaces entre le Port de Montréal et ses quartiers riverains pourraient faire l'objet d'une consultation à elle seule!

D'une superficie de 529 826 m², la zone portuaire située au sud de la rue Notre-Dame est un secteur névralgique pour l'Administration portuaire de Montréal (APM) qui, si les terrains lui étaient cédés, pourrait augmenter ses réserves foncières à même le territoire de la Ville de Montréal (*Demain Montréal, 2013*). Les implications économiques, sociales et environnementales d'une telle transaction foncière sont nombreuses et l'étude de ce scénario de développement doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs impliqués dans le devenir de l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie*. La présente consultation publique ne pourrait suffire à un tel exercice de planification.

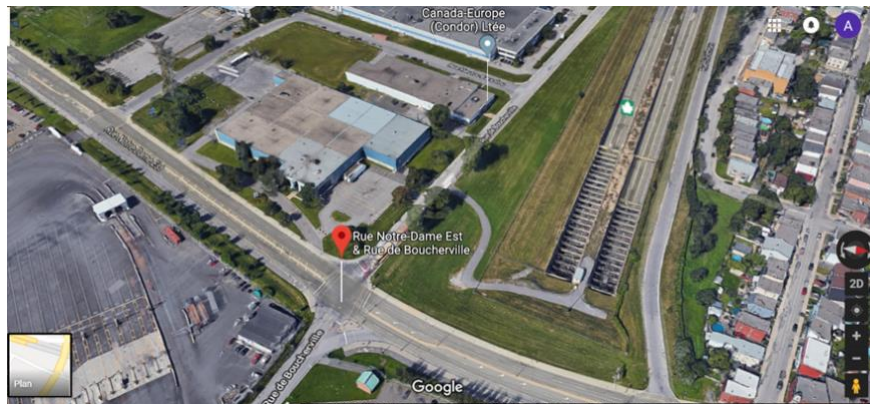
Quoi qu'il en soit, que les terrains situés au sud de la rue Notre-Dame deviennent la propriété ou non de l'APM, leur requalification devrait servir à un projet d'aménagement exemplaire visant l'amélioration de l'interface entre les fonctions urbaines et portuaires. Les besoins sont grands! Tel que présenté dans le document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe :

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.



L'entrée de Boucherville

L'entrée portuaire par la rue de Boucherville deviendra également une des portes d'entrée de l'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie*. Aussi, comme le souligne Daniel Chartier, dans son mémoire intitulé *Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est*, l'entrée de la rue Boucherville «marque la frontière entre Mercier-Est et Mercier Ouest». Il suggère que le centre administratif du Port de Montréal puisse être relocalisé à cet endroit. De plus, des aménagements paysagers distinctifs, situés notamment sur la propriété d'Entrepôt Lafrance (en remplacement du stationnement en façade) et sur le terrain du MTQ, pourraient marquer l'entrée dans l'écoterritoire.



Un projet pilote d'hôtel logistique urbain

À proximité des installations portuaires et de l'entrée de la rue Boucherville, la zone portuaire pourrait être le lieu d'implantation d'un projet d'hôtel logistique urbain à vocation multifonctionnelle.

À titre d'exemple, le projet d'hôtel logistique de Chapelle internationale à Paris fait cohabiter des activités mixtes de logistiques, des activités tertiaires et institutionnelles avec un centre informatique de données et des équipements publics. Le promoteur du projet fait valoir que l'insertion urbaine est exemplaire grâce à la qualité de l'architecture (respectant les normes HQE) et son projet de toiture dédiée en partie à l'agriculture urbaine. Un autre projet, celui de l'hôtel logistique ZAC Gare Antoine, fait cohabiter des activités logistiques avec des activités d'artisanat et petite industrie, des activités tertiaires et des activités d'agriculture urbaine.



Hôtel logistique Chapelle internationale (Ville de Paris)



Hôtel logistique Chapelle internationale (Ville de Paris)



Hôtel logistique Chapelle internationale (Ville de Paris)

F. Mise à disposition et distribution d'énergie

L'*Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande-Prairie* pourrait mettre en place un programme de développement d'énergies renouvelables et un système intégré de distribution d'énergie.

Garnison Montréal travaille par ailleurs à la mise en place de mesures pour une gestion environnementale de leur site afin d'atteindre les objectifs de la *Stratégie énergétique et environnementale de la Défense*. Pourrait-on étudier la faisabilité d'un projet d'implantation de panneaux solaires sur les toits des bâtiments de la base militaire ou encore un projet de réseaux de chaleur?



Mise en œuvre

Voici en rafale quelques idées pour la mise en œuvre du futur *Écoterritoire urbano-portuaire de la Grande Prairie* :

- Une démarche intégrée visant à l'élaboration d'un plan de réduction des gaz et effets de serre propre à l'écoterritoire.
- L'application des principes du TOD industriel, tel qu'envisagé par l'arrondissement St-Laurent pour accueillir les futures stations du REM.
- Une stratégie d'optimisation des réserves foncières et de densification.
- Un programme de compensation (auquel le Port de Montréal pourrait contribuer) permettant de financer la planification stratégique des infrastructures vertes et sa mise en œuvre.
- La création d'une classe d'usage *Agriculture urbaine* permettant le développement de l'agriculture urbaine commerciale (arrondissement d'Ahuentsic-Cartierville)
- La mise en place d'une gouvernance territoriale visant le renforcement de la concertation entre les institutions.