

# Lachine-Est : une autre ville est ... à créer

Analyse indépendante sur le projet Villanova et l'avenir de Lachine-Est



---

**Rapport préliminaire déposé à la communauté lachinoise**

Le 5 décembre 2016

Par Jean-François Lefebvre et David A. Dumoulin

Avec la collaboration de Femke Bergsma, Pierre Côté, Kathrin Luthi, Véronique Nicol, Cristian Rapauzu et Guy Riendeau

## Imagine Lachine-Est

---



# Écoquartiers et quartiers durables

« Les écoquartiers ont en commun une architecture novatrice misant sur l'efficacité énergétique, des infrastructures performantes, une diminution de la consommation d'eau potable et la gestion des eaux de pluie. La mixité des fonctions, l'implantation des bâtiments et le design du domaine public contribuent à promouvoir le transport actif et en commun de façon à réduire l'usage de l'automobile, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et l'émission de GES (gaz à effet de serre). Il ne faut pas confondre ces écoquartiers, qui sont de nouveaux développements, et le programme Éco-quartier (en deux mots) initié par la Ville de Montréal en 1995 et voué à l'éducation citoyenne en matière d'environnement. »

François Goulet, urbaniste, (hiver 2012), *Urbanité* p. 10.

Nos gouvernements, tant provincial, fédéral que municipal, ont déjà adopté de nombreux objectifs cruciaux :

1. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) prévoit que la part modale des transports collectifs doit passer de 25 % en 2011 à 30 % en 2021 et 35 % en 2031.
2. La Ville de Montréal s'est engagée à réduire l'ensemble de nos émissions de GES de 30 % d'ici 2020 et de 80 % d'ici 2050 relativement aux niveaux de 1990 (ce qui correspond à l'objectif des villes carboneutres). Notons que la *Coalition climat Montréal* réclame que cet objectif soit atteint d'ici 2042.
3. Selon le *Plan d'action canopée*, 300 000 arbres doivent être plantés en une décennie dans l'île de Montréal, un objectif de verdissement qui s'ajoute aux autres mesures destinées à lutter notamment contre les îlots de chaleurs.
4. Ajoutons la nécessité de réduire les coûts sociaux et économiques de l'automobile ainsi que ceux associés à l'étalement urbain en poursuivant les objectifs suivants : favoriser les transports actifs, créer des emplois locaux, promouvoir l'accessibilité universelle, continuer la lutte à la pauvreté et promouvoir de saines habitudes de vie.

L'atteinte de ces objectifs n'est possible que si ceux-ci font partie intégrante des politiques d'aménagement au niveau local. Il faut des politiques cohérentes visant à développer de vrais quartiers durables, respectant les objectifs sociaux, économiques et environnementaux. De tels aménagements sont appelés aujourd'hui des écoquartiers. Selon une approche utilisée fréquemment, les décideurs publics doivent prendre 12 engagements (voir ci-après) afin de favoriser l'émergence d'un aménagement durable et garantir la réussite de l'implantation d'un projet d'écoquartier. Comment s'y qualifie le projet de Villanova ?

## Analyse du projet Villanova

À cet égard, **le projet actuel se démarque positivement pour la gestion de l'eau** avec son « système de capture et disperse de l'eau de pluie sur le site », parce que certaines balises ont été imposées afin de réduire l'apport des nouveaux développements sur un réseau d'aqueducs déjà saturé. Il faut avoir la même détermination pour l'énergie et la pollution.

**Le processus de consultation amorcé avec la CDEC LaSalle-Lachine s'avère particulièrement prometteur, tout comme le serait la perspective d'implantation un tramway, véritable moyen de transport collectif structurant et souhaité par l'arrondissement** (voir l'étude réalisée par le GRAME pour l'arrondissement de Lachine en 2016). **Dans les deux cas, le succès demande toutefois du leadership et un appui à long terme.**

Pour tous les autres aspects, le projet propose une vision totalement dépassée : **le promoteur était prêt à construire, sur des terrains contaminés, des habitations à faible efficacité (nulle part il n'est mention de LEED, ou de Novoclimat). L'absence de mixité sociale est également inacceptable** : dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, pour des projets majeurs, il doit y avoir jusqu'à 20 % de logement social et 20 % de logements abordables. Quant à la **mixité fonctionnelle**, elle devra résulter d'une intégration avec les besoins des quartiers limitrophes et avoir l'objectif d'offrir services et commerces de proximité afin de réduire les besoins de déplacements, un exercice qui n'a pas encore été fait. Si la haute densité résidentielle est essentielle pour contrer l'étalement urbain, elle nécessite d'offrir un cocktail de transports alternatifs à l'auto solo (incluant des véhicules électriques en libre-partage) qui fait ici cruellement défaut. Il est préférable de suspendre un projet mal pensé au lieu d'ouvrir la porte à l'ajout de **10 000 voitures dans un secteur déjà saturé.**

**Finalement, d'innombrables opportunités pourraient être saisies en reprenant à zéro l'ensemble du processus, plutôt qu'en espérant pouvoir tout négocier à la pièce** : Quartier LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*), toits verts et murs végétaux, verdissements des stationnements (remplacement du pavage, terrasses vertes au-dessus, etc.), infrastructures pour transports actifs, mais surtout **le développement d'un système géothermique communautaire** à grande échelle.

---

# 12 engagements pour un aménagement durable

## 1 : Assurer la cohérence du projet

Tout écoquartier doit dépasser la simple conformité réglementaire pour aller au-delà et présenter une vision d'avenir en termes d'intervention d'aménagement urbanistique. Une charte intégrant tous ses éléments peut permettre de définir cette vision tout en conservant la cohérence avec le cadre réglementaire en vigueur.

## 3 : Faire vivre la concertation

La concertation entre les différents groupes sociaux et les différents acteurs publics ou privés concernés est un élément central afin de garantir la saine gouvernance de tout projet d'écoquartier. Le succès de la planification d'un écoquartier ne peut être atteint sans la concertation de tous ses acteurs en lien avec la population locale.

## 5 : Concrétiser la mixité sociale

Un écoquartier doit favoriser la cohésion sociale, en permettant la création de liens entre les anciens et les nouveaux habitants, tout en permettant l'accès à des logements adaptés à tout type de ménages, quels que soient leurs moyens financiers. L'offre de services et d'équipements publics doit également refléter cette mixité sociale dans l'espace public.

## 7 : Planifier la gestion des déchets

L'objectif est évidemment de limiter au maximum la production de déchets, mais également d'en assurer le traitement par les méthodes appropriées comme le compostage et le recyclage. Cette gestion des déchets doit également se faire lors de la construction du quartier avec les résidus de matériaux de construction.

## 9 : Organiser la mobilité

La planification d'un écoquartier doit dès le départ tenir compte des besoins en mobilité de ses habitants, en cherchant à limiter les déplacements en voiture et à favoriser la marche et le vélo. Une offre de transport en commun adaptée doit pouvoir répondre aux besoins des résidents sur de plus longues distances. D'autres initiatives comme l'autopartage peuvent être intégrées dans la planification.

## 11 : Oser la densité urbaine

Une densité adaptée permet d'offrir des services de transports en commun efficace, de garantir une offre de commerces et services répondant aux besoins de la population. Cette densité doit être réalisée en respectant le cadre bâti des quartiers existant tout en préservant l'identité des secteurs où elle est implantée.

## 2 : Penser l'intégration urbaine

Tout projet doit impérativement s'intégrer aux quartiers existants, au respect de leur patrimoine architectural et paysager, à la complémentarité de l'offre de services ainsi que la mise en place de mesures favorisant la densification plutôt que l'expansion en dehors des zones urbaines.

## 4 : Veiller à la mixité fonctionnelle

Un écoquartier doit offrir une multitude de services et de commerces adaptés à ses résidents ainsi qu'aux résidents des secteurs limitrophes tout en permettant la création de nouveaux emplois. L'objectif est de permettre aux résidents de réaliser l'essentiel de leurs activités quotidiennes tout en limitant les déplacements.

## 6 : Préserver l'eau

Au sein des écoquartiers, la préservation de l'eau se joue sur deux fronts. D'une part, il est important d'inclure une gestion efficace des eaux pluviales et de ruissellement. D'autre part, l'aménagement doit également tenir compte de la consommation en eau potable afin d'en limiter le gaspillage et d'en favoriser la réutilisation lorsque c'est possible.

## 8 : Cultiver la biodiversité

La biodiversité est un élément primordial à intégrer dans la planification des écoquartiers. La préservation de la faune et de la flore s'y retrouvant doit être au cœur des actions posées lors du processus d'aménagement et doit favoriser le retour de la nature au sein du modèle de la ville durable.

## 10 : Garantir la sobriété énergétique

Toute planification d'écoquartier doit comporter un volet sur l'optimisation de la consommation d'énergie des bâtiments. La plus grande part de la consommation énergétique des ménages est utilisée pour le chauffage et la climatisation. La planification doit donc se réaliser avec la conception d'immeuble écoénergétique, mais également dans l'utilisation de sources d'énergie alternative comme la géothermie.

## 12 : Orchestrer l'écoconstruction

L'écoconstruction est un principe qui privilégie l'utilisation de matériaux d'origine naturel et renouvelable dans la construction d'immeubles. L'écoconstruction s'inscrit comme étant un mode de construction respectueux de l'environnement tout comme de la santé des habitants.

# Recommandations d'Imagine Lachine-Est

Le modèle de l'écoquartier, ou quartier durable, est définitivement la voie à suivre en matière d'aménagement pour construire la ville du XXI<sup>e</sup> siècle. Les opportunités qui s'offrent à nous sont innombrables si nous osons enfin sortir des sentiers battus. Ainsi, la mise en place d'un **vaste projet de géothermie communautaire** permettant de desservir tous les nouveaux quartiers réduirait de moitié la consommation énergétique pour toutes les nouvelles habitations tout en permettant d'avoir des logements sociaux à haute efficacité énergétique à frais minimes et en même temps pouvant permettre à la Ville de collecter des redevances sur la valeur de la chaleur et du froid extirpés du sol pouvant représenter pour Lachine-Est facilement de l'ordre de **1 à 1,5 million de dollars annuellement**. Ce n'est qu'un exemple du potentiel de repenser la ville autrement.

Il faut un véritable **plan directeur (Master Plan) pour donner la vision** du type de développement recherché, **puis un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour concrétiser celle-ci**. Il nous semble non seulement possible, mais souhaitable de ne pas opposer ces deux démarches complémentaires et de les intégrer dans un même vaste processus. L'arrondissement de Lachine (et/ou la Ville de Montréal selon le cas) doit adopter rapidement les mesures suivantes :

1. **Adopter un moratoire sur le développement de Lachine-Est** tout en visant à reprendre possession de certains terrains, prioritairement de l'ancienne Jenkins (vendus par Lachine 150 000\$ en 2004).
2. **Poursuivre le processus de consultation amorcé avec la CDEC LaSalle-Lachine** avec une approche de co-construction impliquant la société civile, afin de planifier le développement d'un écoquartier exemplaire sur tous les plans, visant à devenir **carboneutre**, tout en misant sur la création et le maintien d'emplois ainsi que sur l'accessibilité sociale.
3. **Adopter un règlement sur les toits écologiques** : pour rendre obligatoire les toitures blanches ou vertes pour toutes nouvelles constructions ainsi que pour les rénovations majeures (16 des 19 arrondissements l'ont déjà fait !).
4. **Rendre obligatoire la construction de bâtiments ayant un haut niveau d'efficacité énergétique** : exiger dès maintenant au moins le respect d'une des normes suivantes : Novoclimat, LEED ou Boma Best (pour les bâtiments commerciaux).
5. **Mettre en place un coefficient de biotope par surface (CBS)** : exiger l'adoption d'un coefficient de verdissement pour les nouveaux développements et les rénovations majeures (nous suggérons préliminairement un CBS de 0,3).
6. **Revoir les normes de stationnement, prévoir l'aménagement d'aires communes de stationnement et favoriser systématiquement l'autopartage.**
7. **Intégrer la réflexion sur l'avenir de Lachine-Est à l'amélioration des quartiers environnants** : épicerie et autres commerces manquants, réalisation du *Plan local de déplacement* de l'arrondissement dû depuis 2008, réseau cyclable et implantation de stations Bixi, projet de ferme urbaine dans le parc industriel, désenclavement des quartiers Duff-Court et Saint-Pierre et réfection de l'échangeur Saint-Pierre, etc.
8. **Déposer une demande d'aide financière au Fonds vert municipal de la Fédération canadienne de municipalités (FCM)** : 175 000\$ sur 3 ans sont disponibles notamment pour faire les plans d'un quartier durable et pour des études de faisabilité pour des projets novateurs (comme la géothermie communautaire), plus du financement pour l'implantation.

Les citoyens peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs en appuyant **Imagine Lachine-Est** :

[imaginelachineest@gmail.com](mailto:imaginelachineest@gmail.com)

Facebook : [Imagine Lachine Est](#)

Bientôt en ligne :

<http://www.imaginelachineest.org>



Initiative citoyenne issue du Sommet de Lachine d'octobre 2015, Imagine Lachine-Est est un OSBL ayant pour mission d'informer la population sur les pratiques et politiques visant le développement urbain durable et les villes carboneutres. Il regroupe des citoyens désirant aussi promouvoir dans le secteur Lachine-Est l'aménagement d'un écoquartier modèle, à l'avant-garde, favorisant la préservation du patrimoine, la mixité sociale et fonctionnelle, les espaces verts et publics ainsi que le transport durable, incluant l'accessibilité universelle, le tout, en innovant en matière de bâtiments verts, dans l'objectif de contribuer à la qualité de vie et la santé des citoyens, incluant des quartiers environnants.

M. David A. Dumoulin est Bachelier en urbanisme de l'Université du Québec à Montréal (UQAM).

M. Jean-François Lefebvre (Ph.D.) est chargé de cours au *Département d'études urbaines et touristiques* de l'UQAM. Il est également président d'Imagine Lachine-Est. Il a été un des fondateurs du GRAME en 1989.

Mme Femke Bergsma, M. Pierre Côté, Mme Véronique Nicol, M. Cristian Rapauzu et M. Guy Riendeau collaborent à Imagine Lachine-Est.