

# Rapport atelier de montage : Montréal-Est et le Mégaîlot Gamble

AME 6917 - Atelier en montage et gestion de projets urbains

**Professeur :** Michel Max Raynaud Ph. D.  
**P. Assistante:** Carolina Guevara de la Reza

**Étudiants Équipe 2:**  
Jacques, Zachary  
Marchand-Barreras, Gabriel  
Rodriguez, Julir  
Saguer, Fatima

# Table des matières

01

## Introduction

Contexte (4) | Historique de Montréal-Est (7) | Mandat (8)

02

## Analyse

Caractéristiques physiques et environnementales (10) | Trame et connectivité (13) | Nuisances (16) | Synthèse : Forces et faiblesses (20)

03

## Orientations

Vision (23) | 1. Renouveler (24) | 2. Connecter (26) | 3. Adapter (28) | 4. Attirer (30)

04

## Mise en œuvre

1. Réunion (34) | 2. Acquisition (36) | 3. Verdissement (37) | 4. Négociation (38) | 5. Plan directeur (40)

05

## Projet phare: Coulée verte

Mise en contexte (42) | Opérationnalisation (43) | Risques (45)

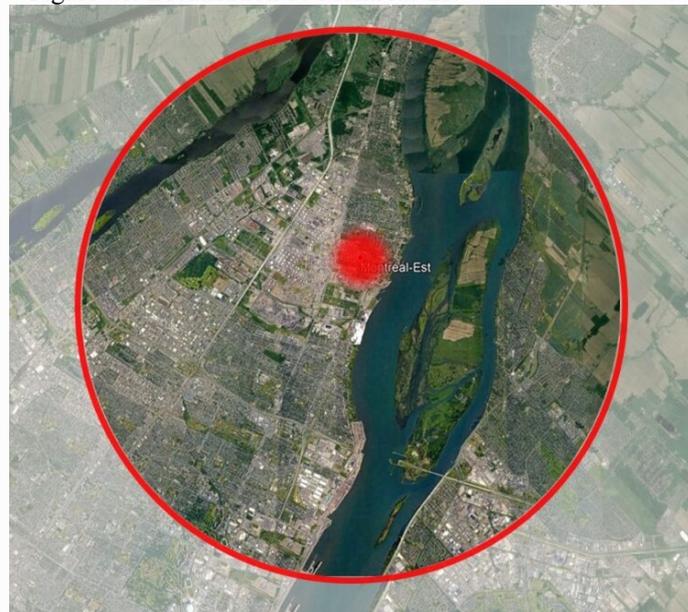
# 01 Introduction

Le présent rapport est le résultat d'une session de travail sur la conception et le montage d'un projet sur un terrain prédéterminé à Montréal-Est. Le mandat reçu dans le cadre de l'atelier était de proposer un projet urbain selon notre analyse du site, et par la suite expliquer comment celui-ci serait réalisé. Le rapport explique donc tout d'abord les constats compris en analysant l'environnement du site et ce dernier. À partir de ceux-ci, la deuxième section du rapport aborde les orientations proposées et la forme que celles-ci prendraient. Avec un projet ainsi présenté, la dernière section du rapport explique les grandes étapes pour réaliser celui-ci et un plus petit projet phare, incluant les parties prenantes, les risques et les moyens de communication.

# Contexte - Régional

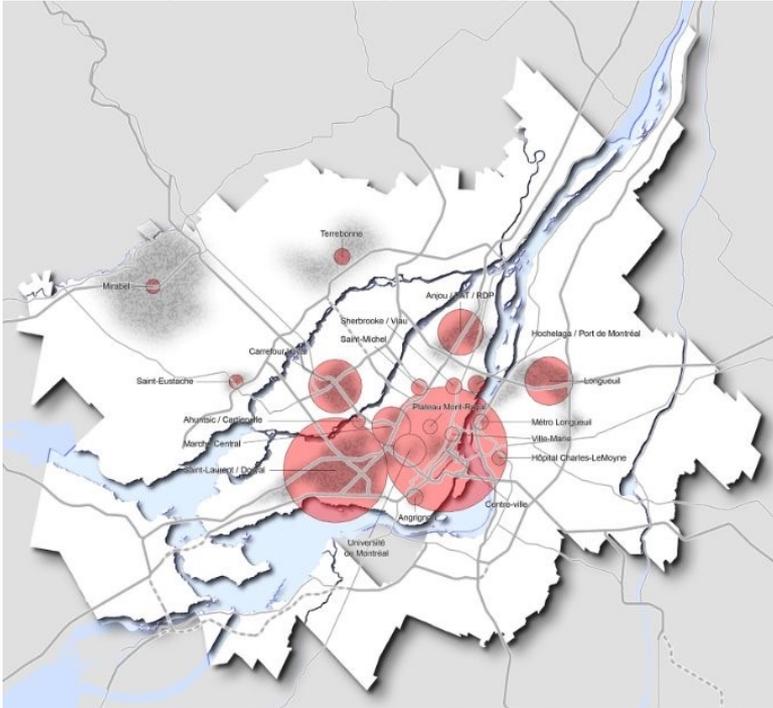
L'est de Montréal, caractérisé par un paysage industriel marquant et une dépendance accrue à l'automobile, contraste fortement avec le dynamisme urbain du centre-ville. Cette région, moins développée en termes d'aménagements urbains tels que les parcs et les services publics, reflète l'héritage de son passé industriel qui remonte à 1915. Les industries et les raffineries dominent le panorama, limitant ainsi l'offre en matière de transport en commun et favorisant les déplacements en voiture. Comparé à d'autres pôles de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Est montre une moindre intégration des modes de transport actifs et collectifs, ces derniers étant principalement ajustés aux horaires traditionnels de travail. Cependant, face à ces défis, l'est de Montréal se trouve à un tournant, envisageant des projets de revitalisation urbaine pour enrichir son offre en services publics et activités communautaires, dans le but d'attirer de nouveaux investisseurs et de répondre aux besoins de sa population.

Figure 01. Localisation de Montréal-Est



Source: Google Maps (2024)

Figure 02. Ampleur des différents pôles d'emplois dans la CMM



Source: CMM, 2011

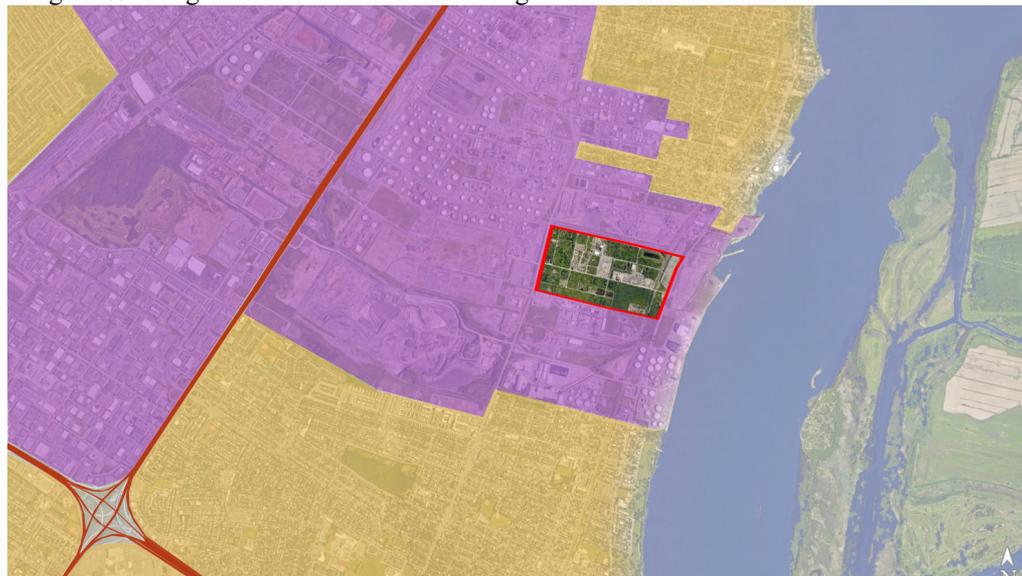
Afin de bien comprendre le potentiel du projet et de tirer avantage du contexte plus général, l'est de Montréal a été comparé aux autres pôles d'emploi de la CMM. En analysant l'ampleur, l'espace, la spécialité et la localisation des pôles, trois constats ont été établis pour l'est de Montréal :

- Ce territoire se démarque tout d'abord par une opportunité de renouveler sa spécialisation (la pétrochimie) et dispose de beaucoup de terrains vacants ou sous-utilisés pour se faire. Les autres pôles de même envergure comme le Dix30 et les Carrefours Laval sont pratiquement complètement construits.
- Par sa localisation, le pôle de l'est de Montréal possède une position avantageuse en étant le plus grand pôle de ce coin de l'île, mais aussi en ayant une portée vers une section de la couronne nord.
- Finalement, l'est de Montréal se démarque de la majorité des autres pôles, étant le seul secteur des trois zones industrielles d'envergure (Dorval et Longueuil) où du résidentiel pourrait être implanté, les deux autres étant à proximité d'autoroutes et d'aéroports.

# Contexte - Local

Montréal-Est est divisé en deux parties fortement polarisées. Le secteur résidentiel, composant 10% de la surface du territoire, abrite pratiquement toute la population. Le reste du territoire est zoné industriel. De nombreuses friches industrielles dans Montréal-Est sont limitées aux employés des diverses usines, raffineries et autres industries. Bien que les voies comme la rue Notre-Dame et Sherbrooke sont des axes majeurs de transports, la quantité de camions lourds et l'inaccessibilité piétonne peuvent faire de ses voies une limite majeure pour certains usagers. À l'est, on trouve également le fleuve Saint-Laurent, qui vient marquer l'extrémité de la ville.

Figure 03. Usages et autoroutes autour du mégailot



Source: Google Maps (2024)



# Historique de Montréal-Est

## Ville industrielle

Montréal-Est, caractérisé par son riche passé industriel depuis le début du XXe siècle, est un centre économique important, dominé par des industries lourdes comme des raffineries et des usines chimiques. Cette vocation industrielle a modelé son paysage et son développement urbain, bien que cela ait aussi posé des défis environnementaux et limité la diversification des services publics. Face à ces enjeux, la région s'engage dans la modernisation et le réaménagement de son secteur industriel, en promouvant des pratiques plus écologiques et en cherchant à améliorer la qualité de vie de ses habitants, marquant ainsi une transition vers un avenir plus durable.

Figure 04.  
Usine Indorama à  
proximité du Mégailot



Source: La Presse (2011)

## Déclin du pétrochimique

Avec les changements que subit le secteur industriel depuis les 40 dernières années, la forme que la ville va prendre dans le futur reste incertaine. L'industrie pétrochimique est en déclin remarqué (du moins au Québec), avec plusieurs installations qui ont été fermées dans les dernières années. Cependant, les produits de cette industrie sont toujours nécessaires pour de nombreuses industries, donc il est possible de supposer que les installations ne font que se déplacer dans des zones moins coûteuses. Les industries à Montréal-Est pourraient donc être amenées à changer avec le temps, afin de s'adapter aux réalités du Québec du futur. Il se peut que certaines industries (comme les raffineries) intensifient leurs activités, alors que d'autres déclinent, ou se déplacent, comme on a vu avec les installations de l'Impériale (Esso).

# Mandat

Dans le cadre de sa Vision 2050, la ville de Montréal-Est, forte de son passé industriel et de son statut de ville défusionnée depuis 2006, s'engage dans un ambitieux projet de transformation. Avec plus de 2 millions de mètres carrés de terrains libérés, représentant 17% de son territoire, la ville prévoit le développement d'importants projets de réaménagement, mettant en valeur sa façade sur le Saint-Laurent et affirmant son engagement envers l'innovation.



Ce mandat vise à créer un nouveau quartier dense et diversifié, qui accueillera un mix de résidences, de commerces, et d'activités, qui pourrait être desservi par le Projet structurant de l'Est. Ce projet s'inscrit dans une démarche de valorisation du patrimoine industriel de Montréal-Est, le considérant à la fois comme une contrainte à surmonter et une identité à préserver.

Il appelle à repenser les modèles d'affaires existants, à identifier et à impliquer les parties prenantes dans une démarche participative, à gérer les divergences d'objectifs et d'attentes, et à négocier les conditions d'un développement inclusif et respectueux de l'environnement. Ce mandat ambitieux nécessite également de mesurer et de gérer les risques associés au projet, tout en veillant à maximiser les impacts positifs sur le plan fonctionnel, environnemental et social.

Le mandat donné par la ville soulève des défis à diverses échelles, nécessitant une analyse approfondie des forces et faiblesses du territoire, la définition des enjeux majeurs pour le futur développement, et l'élaboration d'une vision partagée et innovante.

# 02

## Analyse du site

Caractéristiques physiques et environnementales  
Trame et connectivité  
Nuisances  
Synthèse

# Caractéristiques physiques et environnementales

Le territoire qui fera l'objet de l'analyse de ce rapport est le Mégaîlot Gamble (MIG), se trouvant à l'est de la ville et possédant des limites claires. Il est entouré de terrains industriels et d'une voie ferrée sur deux de ces quatre côtés et est bordé de deux voies majeures, soit la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame.

Le Mégaîlot Gamble est particulier, car malgré son zonage industriel, il est abandonné et ne contient pas de bâtiments. Cette zone est donc désignée comme une friche industrielle et permet une certaine flexibilité dans les interventions possibles.

Figure 05. Limites du mégaîlot.



Source: Google Maps (2024)

## Superficie

Figure 06. Comparaison avec la Place des Arts



Source: Google Maps (2024)

La grande taille de l'îlot est un atout, mais aussi un défi dans la réalisation de projets dans la zone. D'une dimension de presque 60 hectares, plus précisément 591 000 m<sup>2</sup>, le MIG peut permettre de changer drastiquement les équipements offerts dans la ville de Montréal-Est. Cela amène son lot de problèmes, notamment liés aux capitaux requis pour l'utilisation d'un terrain de cette taille.

Il est important de comprendre l'échelle du site afin de prévoir n'importe quel projet. Il est difficile de la saisir sans observer quelques sites avec des tailles comparables. En effet, comme démontré sur cette photo, plusieurs îlots montréalais rentrent dans le MIG. Plus spécifiquement, le Complexe Desjardins utilise une petite partie de la superficie et la Place des Festivals n'est qu'une petite tâche grise. Bref, l'îlot représente donc une opportunité de faire des projets d'envergure qui risquent d'avoir un grand impact sur non seulement la ville de Montréal-Est, mais les territoires avoisinants également.

## Contamination

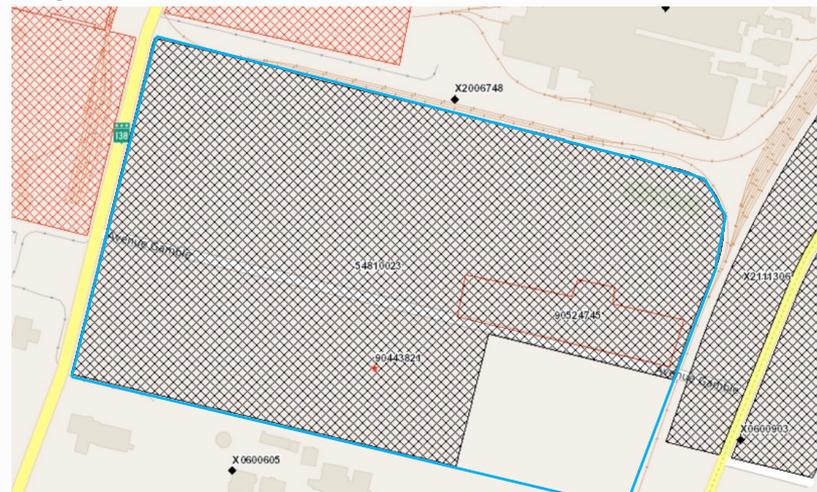
Avec la grande majorité du site se retrouvant contaminée après des décennies d'activités pétrochimiques, la décontamination de près de 500 000 mètres carrés de sols s'annonce coûteuse. À l'exception d'un segment d'environ 74 000 mètres carrés situé au sud-est de l'îlot, les sols du MIG sont fortement contaminés dû à la présence de résidus pétrochimiques. Heureusement, la contamination n'est pas répandue dans les eaux souterraines (sauf pour une petite partie), comme c'est le cas dans les terrains identifiés en rouge. La décontamination des sols devra être prise en compte en cas d'éventuels dézonages et aménagements.

## Règlementation

La situation actuelle du site permet une certaine liberté en matière de projets. Bien que zoné industriel, le terrain n'est pas régi par des restrictions d'aménagement, telles que des PIIA ou un PPU.

De plus, puisque les voisins du terrain sont des entreprises situées sur d'autres terrains industriels, il y a peu de chance de rencontrer des individus du type NIMBY (pas dans ma cour), qui s'opposeraient à un projet de grande ampleur. Le tout amène des conditions assez favorables pour un développement avec beaucoup moins de restrictions que sur d'autres sites sur l'île de Montréal.

Figure 07. Schéma contamination des sols du site



- Délimitation du site
- Contamination du sol
- Contamination du sol et des eaux souterraines

Source : Gouvernement du Québec (2019)

# Trame et connectivité

## Éléments à proximité

Le MIG est entouré de zones industrielles. Pour une population qui s’y installerait, il y a peu de services ou points attractifs à proximité. Les éléments les plus proches se concentrent tous dans le quartier résidentiel actuel de Montréal-Est ou plus loin à Pointe-aux-Trembles.

Dû au manque de connexions en transport en commun, les résidents doivent posséder un véhicule afin d’accéder aux centres de services plus éloignés, ce qui a pour effet d’isoler la population plus jeune, ainsi que les aînés, des pôles commerciaux et d’éducation.

## Voies d’importance

Dans Montréal-Est, les voies les plus importantes sont sans doute la rue Sherbrooke et Notre-Dame, qui sont deux axes majeurs de circulation automobile reliant la ville et Montréal. D’autres axes importants se situent perpendiculairement à ces deux rues. On y retrouve notamment l’avenue Broadway, le boulevard Saint-Jean Baptiste, et, si le projet de développement du méga-îlot Gamble a lieu comme prévu, l’avenue Gamble, qui pourrait devenir un axe d’importance.

Figure 08. Alentours du mégaîlot



Source: CCMM (2020)

## Projet Structurant de l'Est

Figure 09. Trajets prévus pour le PSE



Source : ARTM (2024)

Le Projet Structurant de l'Est (PSE) est un projet de transport sur rail de style tramway ayant pour but de relier les secteurs de l'Est de l'île vers le centre-ville. Cette connexion permettrait aux habitants des quartiers plus éloignés d'accéder aux services qui se trouvent dans la grande ville et contribue à briser l'isolement de Montréal-Est. Bien que le PSE, avec les prévisions actuelles, traverserait Montréal-Est en passant par la rue Sherbrooke, aucun arrêt n'est prévu à la hauteur de Gamble. N'importe quel projet résidentiel majeur dans le MIG aurait tout à gagner à être connecté au PSE. Cette réalité est négociable. En effet, la forme de tramway au niveau du sol permet l'ajout d'un arrêt supplémentaire sans de nouveaux coûts démesurés (voir figure 10).

Bien que la friche industrielle actuelle soit bien évidemment peu attractive pour l'ARTM, l'aménagement d'un pôle de transport majeur au coin Sherbrooke-Gamble pourrait fortifier le développement et l'accessibilité de tout projet dans le mégailot.

Figure 10. Vue à partir de la rue du PSE sous la forme d'un tramway.



Source : ARTM (2024).

# Nuisances

## Chemin de fer

Le chemin de fer du CN, longeant l'îlot au nord et à l'est, parallèlement à la rue Notre-Dame, est une nuisance remarquée pour tout ensemble résidentiel dans le secteur. Les trains, bien que peu fréquents, amènent leurs lots de problèmes. Leur taille bloque complètement la liaison Gamble Notre-Dame, en plus de causer une grande quantité de pollution sonore et d'odeurs nauséabondes à proximité. Ce chemin de fer alimente les usines avoisinantes en matériaux et le déplacer est hors de question. Des mesures de mitigations devront donc être mises en place pour limiter les effets du bruit et des odeurs, afin de réduire les impacts sur le secteur. Cependant, l'impact du train sur le trafic routier ne peut pas être ignoré. Le chemin de fer devra être entièrement évité, par l'aménagement d'un tunnel ou d'un pont, permettant de passer de Notre-Dame à Gamble, sans être affecté par la présence d'un train de 900 mètres bloquant la voie.

Figure 11. Présence d'un train sur la voie ferrée près du mégailot



Source : Équipe 2 (2024)

## Industries

Le 90% du territoire de Montréal-Est est occupé par des industries. Les alentours du Mégailot Gamble n'en font pas exception. Au nord de l'îlot se trouve l'affinerie CCR (Canadian Copper Refinery) qui purifie du cuivre en grande quantité, émettant du même jet une grande quantité d'arsenic dans l'air. Bien que la qualité de l'air soit observée attentivement par la ville, le taux d'arsenic dans l'air reste une préoccupation majeure pour la population. Au sud se trouve l'usine d'Indorama qui se spécialise en polyester. C'est une des deux usines de Montréal-Est doté d'une alarme en cas de catastrophe majeure et la structure elle-même est assez imposante. Ces deux industries, en plus des industries pétrochimiques variées des alentours, amènent un certain danger et marquent le paysage. Trouver des mesures d'atténuation de ces risques devient donc une priorité en cas de développement du MIG.

Source : Équipe 02 (2024)

Figure 13. Vestige industriel



Source : Équipe 02  
(2024)

Figure 14. Panorama industriel de Montréal-Est



---

## Rayon de danger

Une fraction du MIG, dans deux secteurs spécifiquement, est inclus dans le « rayon de danger » des industries avoisinantes. C'est-à-dire que certains endroits de l'îlot pourraient être affectés par des accidents impliquant les industries.

Au nord-est, deux petites zones indiquent la surface affectée par l'affinerie CCR (voir figure 15). Celles-ci sont assez petites et ne font que frôler les frontières de l'îlot. Cependant, des précautions pourraient être prises afin d'éviter de mauvaises surprises.

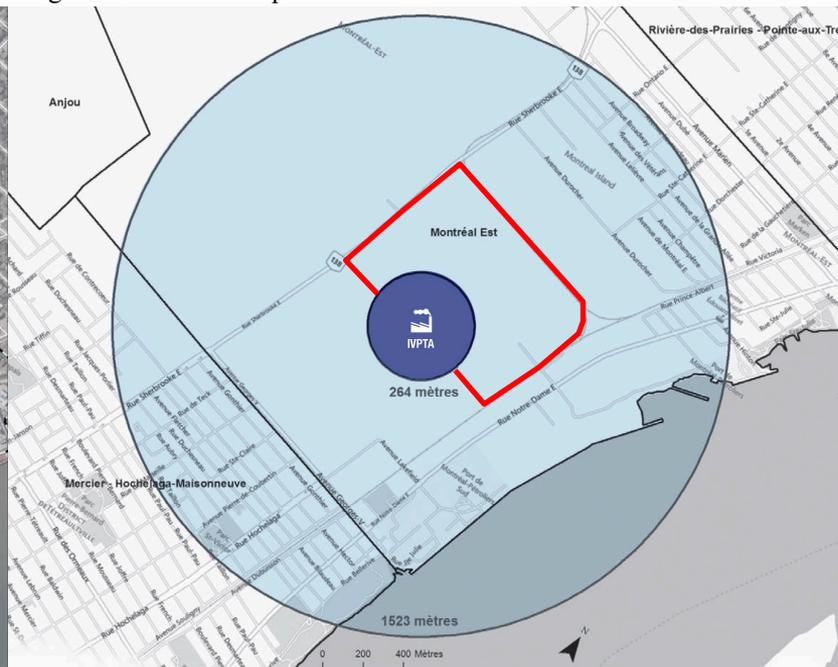
Le cas d'Indorama est différent. C'est une des deux usines de Montréal-Est qui a jugé bon de se doter d'une alarme en cas d'accident. La zone de danger s'étend à 1,5 kilomètre de l'usine elle-même, ce qui couvre tout l'îlot (voir figure 16). Plus spécifiquement, une zone de haut risque pour la santé s'étend dans un cercle de 264 mètres de rayon autour de l'usine. Cette zone affecte une assez grande partie du sud du MIG, ce qui pose un risque à prendre en compte pour toute installation potentielle.

Figure 15. Zone de risque de l'affinerie CCR



Source : CCR (2016)

Figure 16. Zone de risque d'Indorama



Source : Indorama (2016)

# Synthèse

## Forces

- Une première force du site est son énorme superficie. Comme mentionné, il est possible d'y construire presque n'importe quoi. Cela permet donc d'inclure une multitude d'éléments qui viendraient rendre le projet plus complet.
- La deuxième force du terrain est que nous n'avons virtuellement aucune contrainte. Le terrain est présentement zoné industriel, mais sans voisins résidentiels, il sera facile de moduler la réglementation pour permettre la réalisation du projet.
- Finalement, le dernier avantage du site est qu'il fait partie d'un plus grand ensemble d'interventions. En effet, il profite du futur aménagement près du fleuve comme de la mise à jour de la zone industrielle.

## Faiblesses

- Une première faiblesse du terrain est qu'environ le 5/6 du sol est contaminé. De plus, une petite section possède aussi l'eau sous-terrain de contaminée. Bref, cela représente des coûts supplémentaires au développement du terrain.
- Une deuxième faiblesse du site est qu'il se situe dans un environnement bruyant et pollué. Que ce soit par les camions lourds, les trains ou les usines, la tranquillité et l'air frais peuvent parfois être affectés négativement.
- En dernier lieu, l'environnement immédiat du site n'offre pas nécessairement un paysage enviable, avec de grosses cheminées, des tuyaux, de l'asphalte, des conteneurs et beaucoup de béton.

## Opportunités

- Un des avantages externes de ce lieu est que la ville est ouverte et supporte le changement de ce site. C'est un atout d'avoir la ville comme partenaire, ce qui permettra de faciliter les changements réglementaires nécessaires.
- Une autre opportunité dont pourrait bénéficier le site est l'arrivée d'une station du PSE, qui viendrait le connecter au centre-ville et même plus loin.
- Un dernier avantage externe au site est sa connectivité routière. En effet, il est longé par deux voies d'agglomération et aussi relativement proche de l'autoroute. Cela offre une autre option de trajets courts vers le centre-ville et d'autres régions.

## Menaces

- Une menace au site est qu'il se situe dans une région de l'île qui est moins adaptée pour le transport actif. Il se pourrait donc qu'un projet sur ce site doive s'opposer à cette tendance.
- Un autre désavantage externe au terrain est la présence du CN, qui est généralement vu dans le monde de l'urbanisme comme un acteur avec qui il est difficile de négocier.
- Finalement, étant entouré d'industries, le site se trouve dans un milieu lacunaire en commerces, services et espaces verts. Il faudra donc intégrer toutes ces composantes au projet.

# 03

## Orientations et interventions d'aménagement

Vision | 1. Renouveler | 2. Connecter | 3. Adapter | 4. Attirer

# Vision



*Montréal-Est s'éveille à un monde de possibilités infinies, où l'émergence d'un nouveau centre-ville qui dessert autant les nouveaux résidents que les populations avoisinantes. Cet espace se veut le catalyseur de nouvelles activités dans la ville, notamment dans les domaines de l'éducation, des loisirs, des services de santé, du commerce et de l'habitat diversifié.*

*Le projet du site consiste à mettre en place une nouvelle trame à échelle humaine avec la rue Gamble comme artère principale reliant dans le futur les différents coins de Montréal-Est. Une grande place sera cédée aux espaces verts qui créeront un milieu harmonieux entre nature et vie urbaine.*

*Pour atteindre cette vision, quatre orientations devront guider le projet.*

# 1. Renouveler l'image de Montréal-Est en verdissant et en rendant le site à échelle humaine

Actuellement, Montréal-Est est principalement connue comme un secteur industriel, caractérisé par le transit incessant de camions lourds et les nuisances qui en découlent, ce qui donne l'impression d'une zone polluée. Cependant, il est essentiel que cette image évolue vers une vision plus durable et respectueuse de l'environnement au fil du temps. L'objectif est de renouveler l'image de Montréal-Est en créant un milieu de vie unique. L'image de Montréal-Est sera aussi renouvelée par les autres orientations. Elle est donc en quelque sorte l'orientation fondatrice du projet.

En transformant Montréal-Est en un véritable havre de verdure et de convivialité, nous pourrions non seulement changer son image actuelle, mais aussi stimuler le développement économique et social de la région. En offrant des espaces de rencontre et de loisirs pour les habitants, tout en attirant de nouveaux résidents et visiteurs, nous contribuerions à bâtir une communauté plus dynamique et durable pour les générations futures.

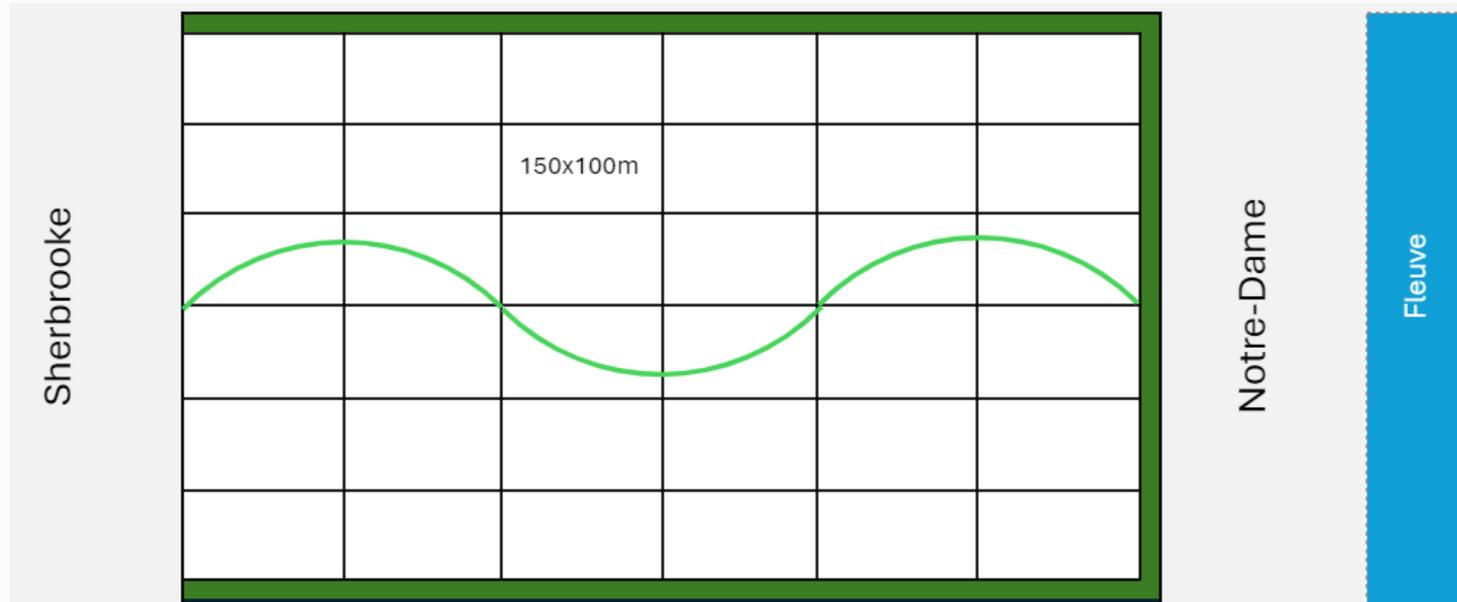
La mise en place d'une coulée verte représenterait une nouvelle ère pour Montréal-Est, offrant une renaissance qui susciterait la confiance des nouveaux arrivants à s'installer dans la région. Dans cette optique, la coulée verte a été identifiée comme le projet phare du site et sera donc approfondie (voir page 41). Des espaces verts ouverts, jusqu'alors inédits dans la ville, constitueraient une véritable attraction pour la population locale ainsi que pour les habitants des environs. Ces espaces verts pourraient être accompagnés d'une diversité d'aménagements urbains et d'activités destinés à toutes les tranches d'âge. Parmi ces initiatives, il serait possible d'introduire de l'agriculture urbaine, la création de pistes cyclables, l'aménagement de parcs de jeux, la mise en place de sentiers de promenade, et bien d'autres encore.

Figure 18. Exemple de coulée



Source: Ville de Nice (2023)

Figure 19. Schéma montrant la grille, la ceinture et la coulée verte



Dans la planification du projet, une ceinture verte sera prévue sur trois côtés pour permettre l'aménagement paysager de la zone et pour réduire la pollution sonore et aérienne. Cette ceinture, d'une largeur d'une quarantaine de mètres, serait composée d'une forêt urbaine dense afin de créer une vraie barrière naturelle avec les environs du site. Par la suite, le deuxième aménagement naturel serait une coulée verte, qui s'étendra de manière ondulée de la rue Sherbrooke à la rue Notre-Dame, traversant ainsi de façon organique différentes zones du site.

## 2. Améliorer la connectivité du site

Figure 20. Inspiration d'une infrastructure lourde pour l'avenue Gamble



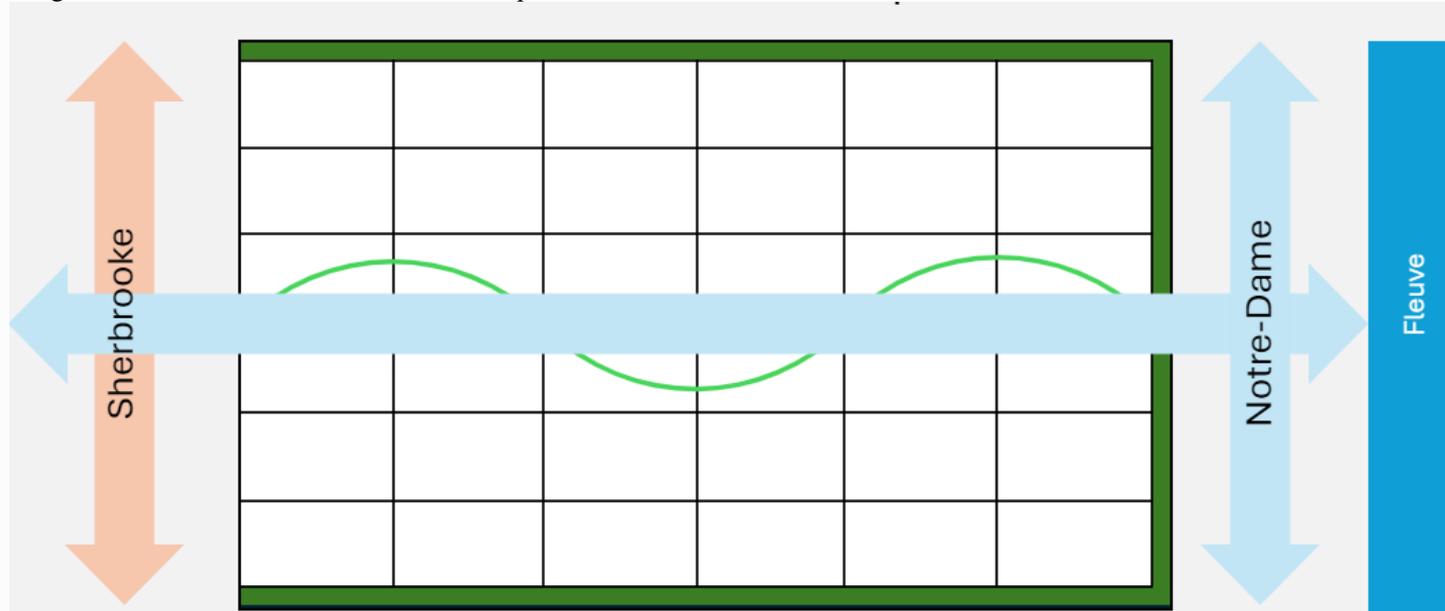
Source: placelaboratory.com (s.d.)

Le site n'est actuellement desservi que par des lignes de bus sur la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame Est. L'objectif est de diversifier les types de transports en commun, leurs horaires et leurs fréquences pour la population, dans le but de favoriser un environnement plus durable. La future densification du secteur exigera une variété d'options de transport en commun pour répondre à la demande croissante. Les activités planifiées dans la région nécessiteront des réseaux de transport fiables pour garantir leur accessibilité.

Des négociations approfondies avec les parties prenantes du transport, y compris le Canadien National, seront indispensables pour aménager un passage sur leurs chemins de fer. L'objectif commun de ces discussions sera de favoriser le développement urbain harmonieux, en assurant une connectivité efficace et en promouvant des modes de déplacement durables.

En diversifiant l'offre de transports en commun et en favorisant des partenariats stratégiques, cela garantira une accessibilité accrue, une réduction de la dépendance à la voiture et une meilleure qualité de vie pour les résidents de Montréal-Est.

Figure 21. Schéma montrant les axes de transport souhaités



Le Projet Structurant de l'Est (PSE) vise à améliorer la mobilité dans les secteurs est et nord de Montréal. Le trajet du PSE traversera la rue Sherbrooke, la transformant ainsi en un axe essentiel pour le projet. À une échelle plus locale, la rue Gamble sera la colonne vertébrale du site en reliant celui-ci aux autres îlots industriels de l'autre côté de Sherbrooke et aux autres sections de Montréal-Est. Cela permettra aux résidents actuels de Montréal-Est de profiter du nouveau site aussi.

### 3. Développer le site par phase pour s'adapter aux tendances futures.

Le développement du projet par phases vise à pouvoir modifier l'usage, la forme ou la densité en fonction des besoins de la ville de Montréal-Est et des espaces adjacents. La planification en quatre phases de développement permet d'évaluer et d'adapter le développement urbain selon la réalité du moment et les besoins de la population.

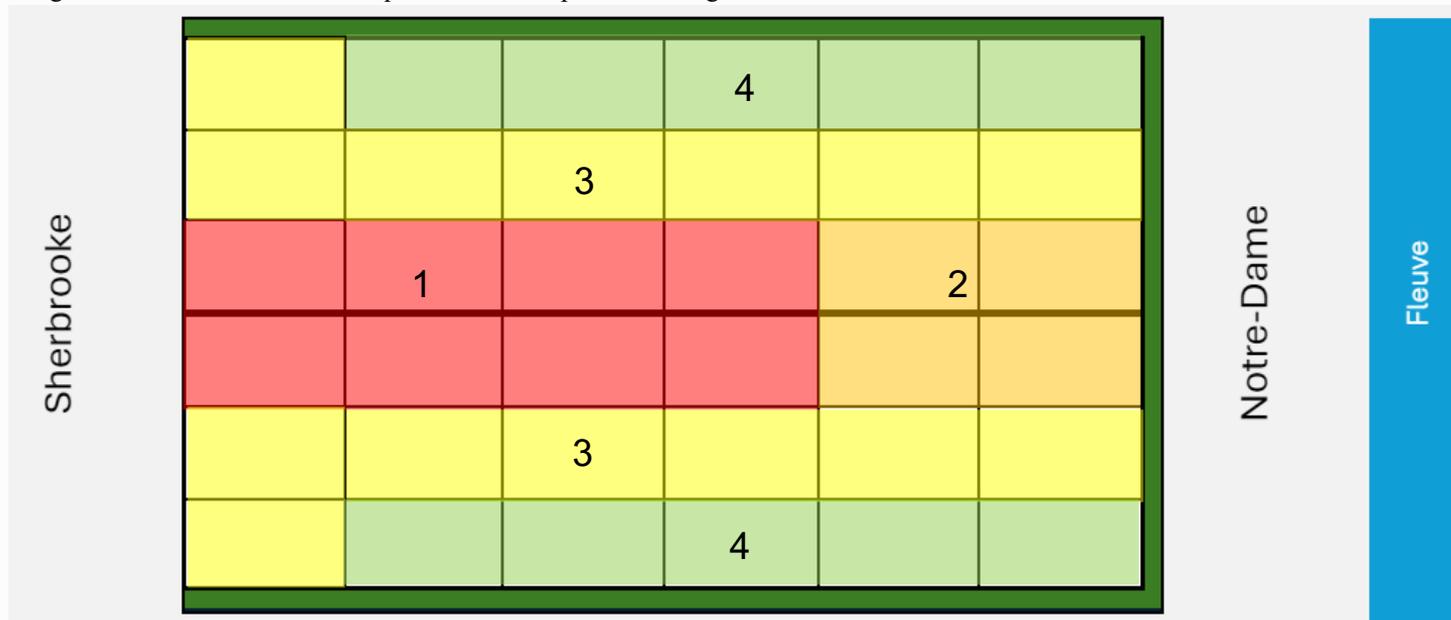
Chaque phase de développement est conçue pour permettre une analyse approfondie des retombées économiques et sociales du projet. Cela inclut la période nécessaire à la commercialisation du site ainsi que la collecte de données sur les impacts de la première phase. Parallèlement, une communication continue avec les résidents est maintenue afin de recueillir leurs commentaires détaillés sur le projet et d'adapter les plans en conséquence.

Figure 22. Chantier avec un environnement déjà construit



Source: Xiaoli Engineering. (s. d.)

Figure 23. Schéma montrant les quatre différents phases du mégailot



La première phase comprend l'aménagement de la coulée verte et de la ceinture verte, ainsi que de la rue Sherbrooke qui constitue l'entrée principale du site, avec la possibilité d'une station du PSE. Ensuite, l'avenue Gamble sera développée, ainsi que les huit îlots centraux comportant des équipements et des logements. La deuxième phase comprendra les quatre îlots restants pour compléter l'axe central du site. La phase trois comprend quatorze îlots qui entourent la première phase. Enfin, la dernière phase inclura les 10 derniers îlots limitrophes et adjacents à la ceinture verte.

## 4. Créer un espace de destination attractif comportant des équipements de portée régionale

Il est crucial d'améliorer l'attrait du secteur en proposant divers logements et équipements adaptés aux besoins de la communauté. L'ajout d'infrastructures régionales, telles que des centres communautaires, des écoles et des centres de santé, renforce cet attrait. Ces installations visent à créer un environnement dynamique et accueillant, attirant à la fois les résidents et les visiteurs, ce qui contribue à l'identité du secteur et à la qualité de vie globale.

À Montréal-Est, des établissements tels que des écoles secondaires et des cégeps se trouvent dans un rayon d'environ 11 km, tandis que les réseaux de santé sont situés à environ 6 à 11 km. La localisation privilégiée du site offre une opportunité unique d'offrir à proximité ces types de réseaux. Les installations de loisirs, d'éducation et commerciales qui y seront implantées pourront ainsi desservir non seulement la population locale, mais également celle des environs.

L'intégration d'éléments de design et de services publics pourrait augmenter l'attractivité commerciale et résidentielle de Montréal-Est.

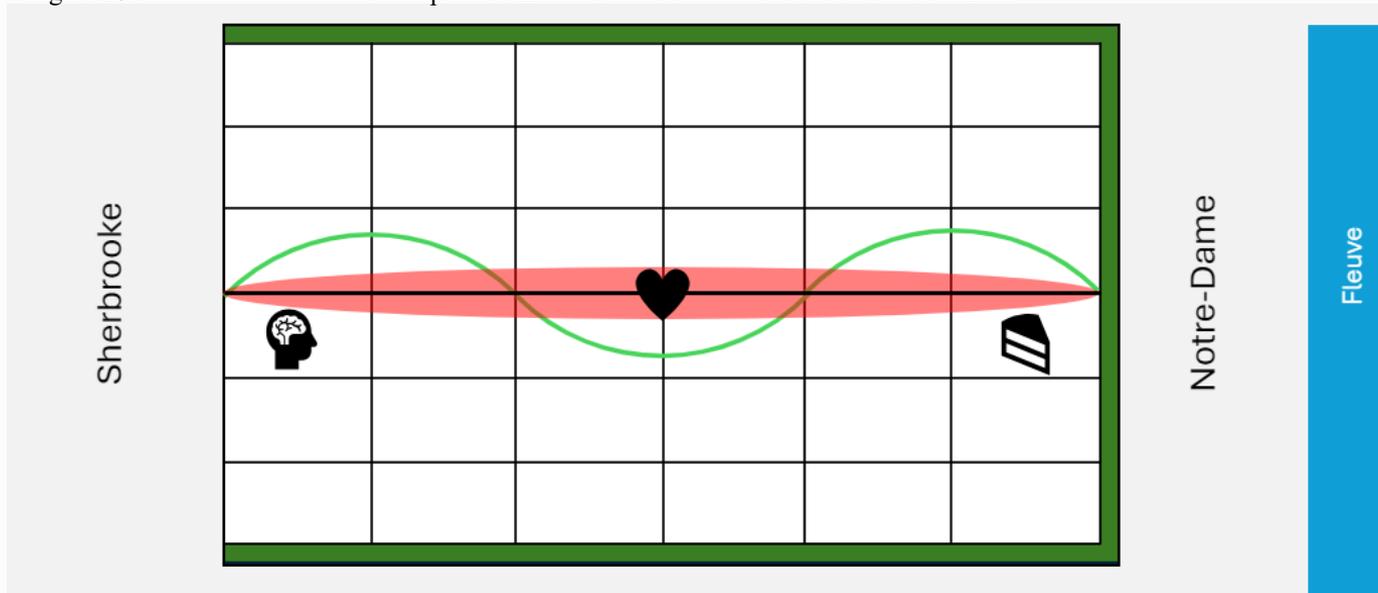
La vision pour la rue Gamble consiste à créer un environnement où les activités se développent harmonieusement dans le quartier. Les résidents auront ainsi accès à une diversité d'activités tout au long de l'année.

Figure 24. Espace public vert avec commerces à proximité



Source: CHC Helicopter (s.d.)

Figure 25. Schéma montrant les trois pôles d'intérêts et les commerces sur l'avenue Gamble



Du côté de Sherbrooke, il serait possible d'imaginer une zone académique qui regrouperait des campus universitaires et collégiaux et des entreprises en technologie. Au centre du quartier se retrouverait une zone sportive qui serait constituée d'un grand complexe sportif incluant un aréna. Finalement, du côté de la rue Notre-Dame, des restaurants, terrasses et commerces de proximité pourraient s'y regrouper. L'objectif de l'aménagement de la rue Gamble est d'optimiser les trottoirs, l'accessibilité piétonnière et la circulation des véhicules afin de dynamiser le secteur et de transformer la rue Gamble en un nouveau pôle d'attraction pour les achats et les restaurants, attirant ainsi à la fois la population locale et celle venant d'ailleurs. Cela vise à revitaliser le cœur commercial de Montréal-Est, à l'instar de la Sainte-Catherine ou de l'avenue Mont-Royal.

Figure 26. Schéma montrant à quoi pourrait ressembler l'ensemble du quartier



Source: Google Maps (2024)

# 04

## Mise en œuvre

1- Réunion | 2- Acquisition | 3 – Verdissement | 4 - Négociations | 5- Plan directeur

# Étape 1 - Réunion

## Description

La première étape du projet consiste à rassembler les parties prenantes intéressées. Dans ce cas-ci, il faudrait se concentrer principalement sur les acteurs qui emmèneraient d'autres usages que du résidentiel, plus particulièrement des services. Le but est de les réunir afin de voir l'intérêt, la faisabilité et la qualité possible de ce projet.

## Parties prenantes

Ce tableau établit une liste des potentiels partenaires qui pourraient être rassemblés. Ceux-ci ont été regroupés selon trois catégories : les services essentiels, les services supplémentaires et le PSE. La première catégorie établit surtout des acteurs liés à l'éducation et à la santé. La deuxième regroupe plutôt des groupes offrant des services à des populations précises. Finalement, la dernière catégorie rassemble les décideurs reliés aux projets du PSE. À priori, une grande majorité des parties prenantes devraient être favorables au projet, mais certaines pourraient être plus neutres en fonction de leurs moyens financiers.

Figure 27. Tableau des parties souhaitées pour le mégaîlot

Secteur	Échelle	Nom	Type d'influence	Niveau d'influence	Position
Services essentiels	Municipale	Montréal-Est	Règlementaire et politique	Très fort	Très favorable
	Municipale	Société Ressources-Loisir de Pointe-aux-Trembles	Social	Faible	Favorable
	Paramunicipale	Centre de service scolaire de la Pointe-de-l'Île	Politique	Fort	Favorable
	Paramunicipale	Chambre de commerce de l'Est de Montréal	Économique	Fort	Favorable
	Paramunicipale	École de technologie supérieur (ETS)	Politique	Faible	Neutre
	Paramunicipale	Polytechnique	Politique	Faible	Neutre
	Paramunicipale	CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal	Politique	Faible	Neutre
	Provinciale	Ministère de l'Enseignement	Politique	Faible	Neutre
Services supplémentaires	Paramunicipale	Corporation de développement communautaire de la Pointe (CDC de la Pointe)	Social	Faible	Favorable
	Paramunicipale	Table de concertation des aînés Montréal-Est/Pointe-aux-Trembles	Social	Faible	Favorable
	Paramunicipale	Prévention Montréal-Est	Social	Faible	Favorable
	Paramunicipale	Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM)	Social	Moyen	Neutre
	Provinciale	Vivre en Ville	Social	Faible	Favorable
PSE	Paramunicipale	Autorité régionale de transport métropolitain	Politique	Fort	Favorable
	Paramunicipale	Société de Transport de Montréal	Politique	Fort	Favorable
	Provinciale	CDPQ Infra	Économique	Fort	Favorable
	Provinciale	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	Économique	Très fort	Favorable

## Communication

Les acteurs qui se joindront au projet feront partie d'un groupe nommé le comité fondateur. Ce comité aura plusieurs fonctions. La première sera de garder toutes les parties au courant et de communiquer plus rapidement et efficacement. Le comité sera aussi responsable d'acquiescer et de prendre des décisions quant aux grandes lignes du terrain. Bref, la collaboration entre tous les acteurs permettra un projet bien réfléchi.

## Risques

À cette étape-ci, le risque le plus important est qu'il n'y est pas assez d'acteurs intéressés. Du moins, il serait envisageable de mettre en place des ententes ou des incitatifs pour qu'ils participent. Tout de même, il y a un risque qui n'a pas de solution, le deuxième. Si les acteurs, surtout les plus importants, comme la ville de Montréal-Est et les ministères, n'ont pas les moyens d'investir, cela pourrait empêcher la réalisation du projet. Du moins, ce risque a une faible probabilité d'arriver.

Figure 28. Tableau des risques pour la première étape

Description	Probabilité	Gravité	Impact	Mesure de mitigation
Les différents acteurs ne sont pas intéressés	Modérée	Modérée	Modéré	Incitatifs économiques pour qu'ils adhèrent au projet
Les différents acteurs n'ont pas les moyens d'investir	Faible	Modérée	Peu important	NA
La collaboration est plus lente et plus complexe plus il y a de partenaires	Modérée	Faible	Peu important	Engager un bon chef de projet qui saura diriger le tout

## Étape 2 - Acquisition

### Description

Étant donné que le propriétaire actuel du terrain, Esso, ne semble pas vouloir collaborer à la réalisation du projet (selon des sources à la ville de Montréal-Est), il sera nécessaire d'acquérir le site afin qu'il soit développé de manière cohérente. Le montage juridique pourra être plus réfléchi par la suite, mais à priori, un scénario envisageable serait que le comité fondateur devienne une société de développement à but non lucratif. Cela permettrait de joindre tous les différents fonds privés et publics pour acheter le terrain auprès d'Esso.

### Parties prenantes

Évidemment, Esso est la partie prenante la plus importante de cette étape étant donné que c'est elle qui est actuellement propriétaire du terrain. Cependant, à cela vient s'ajouter des acteurs qui pourront financer la société de développement. La Société de mise en valeur des terrains de l'Est sera un grand allié étant donné son mandat qui s'aligne parfaitement avec le projet et leur budget de 100 millions de dollars. Ensuite, les deux paliers de gouvernement ont été inclus, et Fondation et Desjardins qui ont tendance à investir dans des projets sociétaux.

### Communication

Pour réaliser l'acquisition, des rencontres pourront être organisées pour négocier des subventions auprès des partenaires financiers. Ensuite, une table de négociation avec Esso pourra être établie pour trouver une entente afin d'acquérir leur terrain.

### Risques

Les risques dans cette étape d'acquisition sont principalement de nature financière. Celui avec le plus d'impact serait que l'ensemble des acteurs n'aient pas les moyens d'acquérir le terrain. Du moins, plus la quantité d'acteurs est grande, plus les chances que ce scénario succède sont assez faibles.

Figure 29. Tableau des risques pour l'acquisition

Description	Probabilité	Gravité	Impact	Mesure de mitigation
L'ensemble des acteurs n'ont pas les moyens d'acquérir le terrain	Faible	Élevée	Modéré	NA
Esso veut vendre trop cher	Modérée	Faible	Peu important	Négocier pour une part des profits futurs du projet

Figure 30. Tableau des parties prenantes pour l'acquisition

Échelle	Nom	Type d'influence	Niveau d'influence	Position
Internationale	Esso	Économique	Très fort	Peu favorable
Paramunicipale	Société de mise en valeur des terrains de l'Est	Économique	Très fort	Très favorable
Provinciale	Fondation	Économique	Très fort	Favorable
Provinciale	Desjardins	Économique	Moyen	Favorable
Provinciale	Gouvernement du Québec	Économique	Très fort	Neutre
Nationale	Gouvernement du Canada	Économique	Très fort	Neutre

## Étape 3 - Verdissement

### Description

En supposant que l'acquisition du terrain est un succès, la prochaine étape est le verdissement. L'objectif principal est d'améliorer l'image du site en montrant que la nature peut bel et bien reprendre possession du terrain. Pour ce faire, il faudra décontaminer les zones ciblées du site et planter les arbres dans celles-ci. Deux zones en particulier seront visées : la ceinture et coulée verte. La coulée verte, qui est aussi identifiée comme projet phare, sera approfondie à la section 5 de ce rapport. La raison pourquoi cette étape est planifiée autant d'avance est que cela laissera le temps aux arbres de grandir et d'être mature lorsque les résidents viendront s'y installer dans plusieurs années.

### Parties prenantes

Pour ce qui est de l'exécution des travaux, la ville de Montréal-Est sera probablement l'unique partie prenante de cette étape. Cependant, pour ce qui est de la conception de la coulée verte, d'autres parties seront identifiées à la page 42 de ce rapport.

Figure 31. Tableau des risques pour le verdissement

Description	Probabilité	Gravité	Impact	Mesure de mitigation
Incertitude sur qui va financer ces opérations	Modérée	Modérée	Modéré	Planification hâtive avec les acteurs sur ce sujet
Les travaux futurs pourraient endommager ce nouvel écosystème	Faible	Modérée	Peu important	Mettre en place des standards de construction plus stricts

### Communication

Au niveau de la communication, la ville pourra diffuser des informations à propos de la décontamination et de la végétalisation du site. Des moments de communication plus détaillés sont identifiés dans la section sur la coulée verte.

### Risques

Cette étape ne contient pas d'énormes risques, mis à part que la charge financière pourrait être séparée avec d'autres acteurs puisque les bénéfices seront pour l'ensemble du quartier. Cependant, cela pourra être évité en le planifiant. Sinon, il faut seulement penser au fait qu'il ne faudra pas endommager ce nouvel écosystème quand les travaux futurs auront lieu.

## Étape 4 - Négociation

### Description

Cette étape a pour objectif deux réalisés trois ententes qui influenceront l'aménagement du site. La première entente sera à propos du PSE. Le tracé le plus récent, sans surprises, montre qu'aucun arrêt n'est prévu à proximité de l'îlot (revoir page 14). L'emplacement théorique du PSE, cependant, montre qu'il passerait tout de même sur la rue Sherbrooke, à la hauteur de l'îlot. Il serait donc possible de négocier l'ajout d'un arrêt vis-à-vis, ou à proximité de l'intersection de Sherbrooke/Gamble, afin d'améliorer l'accès au site en termes de transport en commun en lui permettant d'avoir la connexion majeure souhaitée.

La deuxième entente portera sur le point d'accès Gamble/Notre-Dame. L'enjeu provient surtout de la présence du chemin de fer du Canadien National (CN). De longs trains y passent, afin de rejoindre ou quitter les usines avoisinantes. En temps normal, soit en absence de train, une simple intersection suffira, mais dès qu'un train est pris en compte, cet accès à cette section de la ville devient bloqué pendant d'assez longues périodes. Dans le meilleur des cas, il y aura tout de même beaucoup de trafic sur Notre-Dame, ce qui est loin d'être idéal.

Dans le pire des cas, le train pourrait bloquer l'accès à des services d'urgence, qui devront contourner entièrement cette section pour entrer dans la ville par Sherbrooke, ce qui est encore moins idéal. Il y a donc un besoin de fournir un accès constant d'un côté à l'autre de la voie ferrée afin d'éviter ces situations. Le résultat d'une négociation avec le CN, qui gère cette voie, pourrait déterminer la facilité de l'accès au méga-îlot. L'absence d'accord pourrait s'avérer assez problématique pour le projet.

La dernière négociation portera sur l'aménagement d'une infrastructure de transport en commun sur l'avenue Gamble. Une forte augmentation de la population demandera aussi une forte augmentation de l'offre en transport en commun, autant vers le reste de Montréal-Est, que vers ailleurs dans la ville de Montréal. Il est certain que, sans accord favorisant le développement du réseau de transport en commun, avec des lignes d'autobus, par exemple, la population continuerait d'être majoritairement dépendante de l'automobile.

## Parties prenantes

À cette étape, trois parties prenantes sont reprises du comité fondateur, soit celles exerçant une influence décisionnelle sur le PSE ou l'infrastructure de l'avenue Gamble. À celles-ci s'ajoute le Canadien National pour son chemin de fer. Cette compagnie à l'échelle nationale risque d'être un acteur plus compliqué avec qui négocier étant donné sa juridiction unique et sa position supposée peu favorable au projet.

## Communication

Concrètement, ces échanges pourraient se faire grâce à des tables de négociations portant sur chacune des infrastructures.

## Risques

L'étape de négociations est la première où il y a présence d'un risque important. En effet, il y a de bonnes chances que le CN empêche la mise en place d'infrastructures (surtout si le projet n'a pas l'appui de partenaires influents), ce qui aurait des répercussions graves. Tout devra être fait pour arriver à un accord, mais dans le pire des cas, il faudra aménager le territoire de manière à assurer un flux efficace sur la rue Sherbrooke.

Figure 32. Tableau des parties prenantes pour la négociation

Échelle	Nom	Type d'influence	Niveau d'influence	Position
Paramunicipale	Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)	Politique	Fort	Favorable
Paramunicipale	Société de Transport de Montréal (STM)	Politique	Moyen	Neutre
Provinciale	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	Économique	Très fort	Neutre
Nationale	Canadien National (CN)	Territoriale	Fort	Peu favorable

Figure 33. Tableau des risques pour la négociation

Description	Probabilité	Gravité	Impact	Mesure de mitigation
Le CN empêche la mise en place des infrastructures	Modérée	Élevée	Important	Détournement du trafic vers Sherbrooke
Pas de projet structurant sur la rue Gamble	Modérée	Modérée	Modéré	Négocier pour au moins avoir des lignes d'autobus
Pas de station sur Sherbrooke/Gamble	Modérée	Modérée	Modéré	Mettre en place un système de bus jusqu'à la station la plus proche
Pas de Projet Structurant de l'Est	Faible	Modérée	Peu important	Adapter l'aménagement pour avoir plus de stationnements

## Étape 5 — Plan directeur

### Description

Un aspect important de la création du projet est l'établissement d'un plan directeur. La conception de ce plan pourra se faire par un processus de concours. Le comité fondateur pourra établir le mandat et les critères de celui-ci pour le lancer. Les candidats du concours devront être des firmes d'urbanisme ou des consortiums d'urbanistes et promoteurs afin d'avoir une certaine légitimité financière. L'établissement d'un plan directeur permettrait l'élaboration d'un ou plusieurs PPU, qui viendraient encadrer le projet dans chacune de ses phases.

### Parties prenantes

Pour cette étape, les parties prenantes sont celles incluses dans le comité fondateur, qui encadreront et choisiront le gagnant du concours.

### Communication

L'annonce du concours pourra se faire sur plusieurs plateformes. De plus, des séances de consultation pour voir l'opinion de la population par rapport aux différentes propositions pourront être prévues. La proposition gagnante sera aussi diffusée afin de partager cette vision future du site avec le grand public.

Figure 34. Tableau des risques pour le plan directeur

Description	Probabilité	Gravité	Impact	Mesure de mitigation
Non-respect du phasage proposé par le plan directeur	Faible	Modérée	Peu important	La ville peut refuser les permis de constructions dans certaines zones
Collaboration difficile entre le comité fondateur et les concepteurs	Faible	Faible	Très peu important	Intégrer la Table de Quartier dès le début de la conception
Plus difficile de faire des ententes avec les promoteurs	Faible	Faible	Très peu important	NA

### Risques

Puisque cette étape concerne presque uniquement les acteurs favorables au projet, les risques sont surtout reliés aux échéanciers et ne menacent pas l'intégrité du projet lui-même.

05

# Projet phare: Coulée verte

Mise en contexte | Opérationnalisation | Risques

# Mise en contexte

La coulée verte se veut le projet phare de ce quartier. En effet cet espace public d'envergure traversera l'entièreté du site, de la rue Sherbrooke à la rue Notre-Dame. Celle-ci pourra même être rallongée dans le futur pour aller de l'autoroute 40 jusqu'au fleuve. Sa largeur variera aussi à travers le site, passant de 30 mètres dans des zones plus centrales à 50 mètres dans les zones plus secondaires. Cela permettra d'avoir une multitude de dynamiques, d'ambiances et d'équipements sur ce territoire qui viendra changer la vision de Montréal-Est. Ce nouveau lieu phare pourra être utilisé par plusieurs types d'individus. En effet, des exemples d'équipements qui pourront être inclus dans ou adjacent à la coulée verte sont des terrains de jeu pour enfants, des zones naturelles pour la contemplation, des jeux de pétanques et d'autres équipements sportifs.

Figure 35. Exemple de proposition de coulée verte à Cagnes



Source: Héry (2014)

## Parties prenantes

Par sa chronologie, sa portée et son unicité, la réalisation de la coulée verte créera une effervescence pour le reste du projet. Comme mentionné précédemment, la coulée verte est un projet qui se déroulera parallèlement au projet plus global du site et qui débutera lors de l'étape Verdissement (décrite à la page 37).

La coulée verte permettra donc d'améliorer l'image du site, d'emmener des citoyens pour s'y familiariser et de créer un espace public de qualité qui attirera les promoteurs et les futurs résidents. Un nouveau comité, appelé le comité de la coulée verte, sera le responsable de ce grand sous-projet. Celui-ci sera composé de trois parties prenantes faisant aussi partie du comité fondateur, soit la Ville de Montréal-Est, la CDC de la Pointe et finalement Vivre en ville. La Ville de Montréal-Est doit être impliquée afin de faciliter l'acceptation et l'exécution du projet. La CDC a été choisie parce qu'elle pourra partager les besoins de la population qu'elle dessert. Vivre en ville sera impliqué parce qu'elles pourront partager leur expertise dans le domaine de l'aménagement, mais pourra notamment propager le projet à une échelle provinciale.

Ce nouveau comité de la coulée verte supervisera donc un second pour établir un plan directeur spécifique à la coulée verte. Ce comité et d'autres instances plus neutres, reliées à l'environnement et l'urbanisme pourront être invités pour former le jury : par exemple, le centre d'écologie urbaine, des professeurs en aménagement et un représentant de communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Figure 36. Inspiration d'une coulée verte urbaine



Source: Sasaki (2019)

## Opérationnalisation

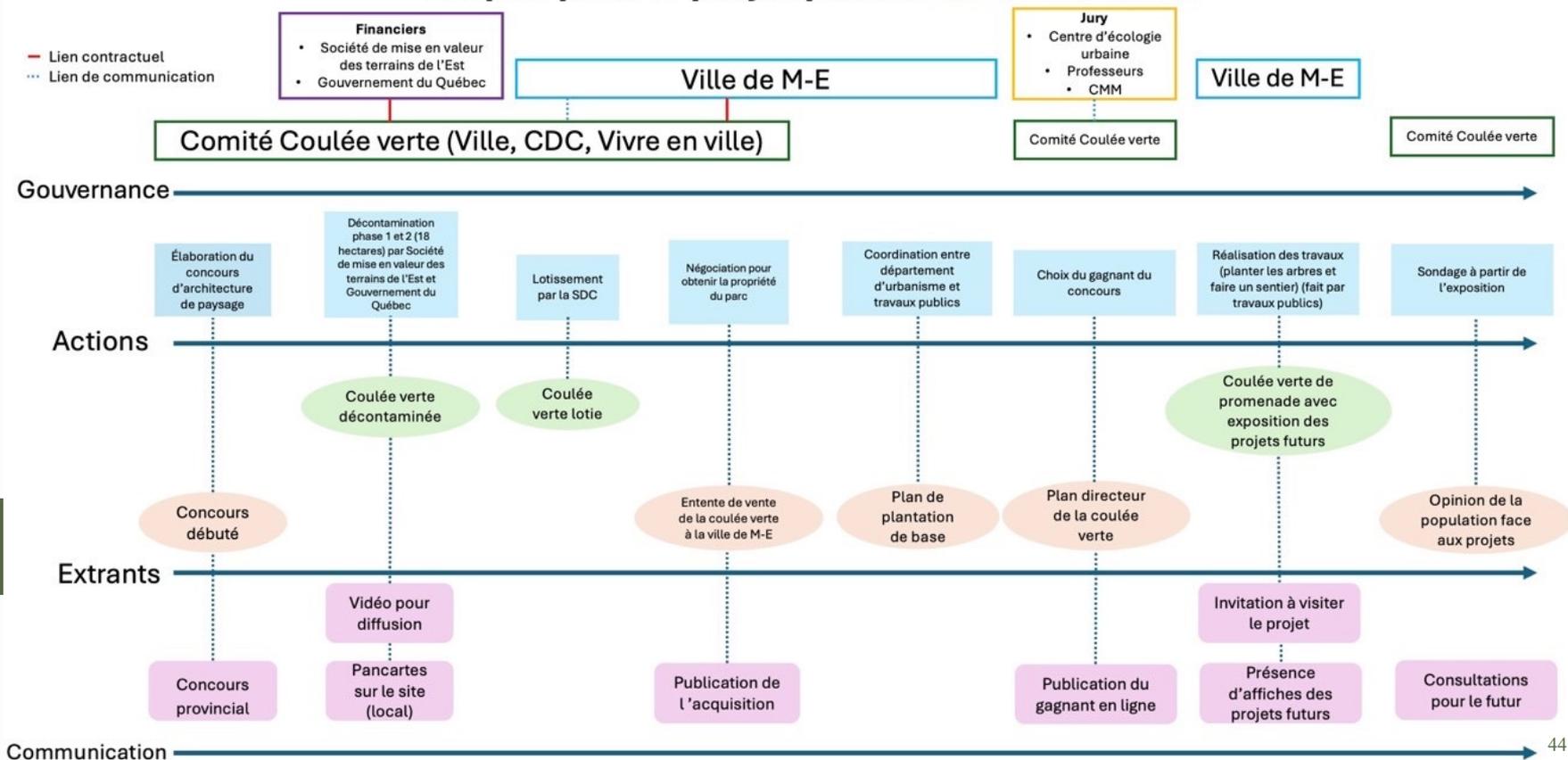
De manière générale, il faut comprendre qu'il y aura deux versions de la coulée verte : une version préliminaire (abordé à la figure 37) et la version finale (celle conceptualisée par concours).

La version préliminaire consistera à aménager un petit sentier cyclable et d'y planter des arbres. Les résultats des deux concours pourront être exposés sur le site, afin que la population puisse s'appropriier cette vision. La version finale de la coulée sera celle proposée par le plan directeur et devrait être atteinte en même temps que la complétion de la phase deux du quartier.

Le schéma à la page suivante illustre les étapes pour réaliser la coulée verte. Quatre axes y sont inclus. Le premier identifie les acteurs impliqués pour chacune des étapes. Le deuxième axe nomme chaque étape ou action dans la séquence qu'ils doivent être réalisés. Le troisième axe identifie les extraits des étapes, soit le résultat de chaque action. Les résultats en vert sont ceux qui sont matériels (des aménagements) et ceux en orange sont ceux qui sont immatériels (processus et documents). Le dernier axe montre les communications que la ville ou le comité de la coulée verte pourraient faire au grand public. Cet axe identifie donc le contenu et la méthode de la communication.

Figure 37. Schéma d'opérationnalisation

## Étapes pour le projet phare: La coulée verte



## Risques

Pour le projet de la coulée verte, le risque le plus important serait au niveau de retard dans la complétion du projet. En effet, il serait préférable que ce projet soit opérationnel lorsque les résidents commencent à habiter dans le quartier. S'il ne l'est pas, cela pourrait causer de lourds mécontentements et ainsi nuire à la réputation du quartier. Un second risque modéré serait les lourds coûts de ce projet, mais ce risque peut être mitigé en planifiant un phasage de tous les équipements ce qui permet d'étirer les dépenses sur une plus longue durée.

Figure 38. Tableau des risques pour la coulée verte

Nature	Causes	Description	Probabilité (1 à 3)	Gravité (1 à 3)	Impact (1 à 5)	Conséquence	Mesure de mitigation
Opérationnel	Problèmes de financement, difficultés techniques, retards dans l'obtention des autorisations	Risque de retards dans la planification ou la construction du projet	Élevé	Modéré	Important	Augmentation des coûts, mécontentement des parties prenantes, impact sur les délais de livraison	Élaborer un calendrier réaliste et anticiper les obstacles potentiels
Économique	Complexité du projet, matériaux coûteux et inflation	Aménagement coûteux et coûts supplémentaires d'entretien.	Modéré	Modéré	Modéré	Dépassement budgétaire, difficultés financières	Établir des plans de gestion financière pour assurer la viabilité économique du projet
Sécurité	Manque de surveillance, environnement mal éclairé	Attraction d'activités indésirables	Faible	Modéré	Faible	Augmentation de la criminalité, insécurité pour les usagers	Installer des mesures de sécurité (éclairage, surveillance) et impliquer la communauté
Social	Manque de consultation, incompréhension des attentes	Insatisfaction des besoins des habitants	Faible	Modéré	Faible	Insatisfaction de la communauté, tensions sociales	Organiser des consultations publiques, établir un dialogue ouvert avec la communauté, prise en compte adéquate de leurs besoins dans la conception et la gestion de la coulée verte
Environnemental	Manque de planification, comportements irresponsables	Pollution et mauvaise gestion des déchets	Faible	Modéré	Faible	Pollution de l'environnement, nuisances pour la santé	Mettre en place un système de gestion des déchets efficace et sensibiliser la population

# Conclusion

Peu important les spécificités des projets l'affectant, le territoire du mégailot représente surtout une opportunité de taille pour la ville de Montréal-Est. C'est une opportunité de proposer une nouvelle réalité pour les citoyens. D'offrir non pas un autre projet de développement immobilier, mais bien un milieu de vie dynamique et sain qui place les habitants au cœur des préoccupations.

Il est impératif de comprendre qu'un projet de cette ampleur comporte des risques importants et est imbibé d'incertitudes, et il ne peut pas exister sans la participation active de plusieurs acteurs majeurs venant des domaines communautaires, du transport, de l'immobilier, ainsi que de la gestion environnementale, qui pourront aborder ces problématiques. Le tout ayant pour objectif de transformer un rêve en réalité.

# Bibliographie

Autorité régionale de transport métropolitain. (2024) Projet structurant de l'est (PSE). Récupéré: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2048245/tramway-est-montreal-rem-artm>

CHC Helicopter. (s. d.). Rockbank UR Project. Récupéré sur <https://www.chc.com.au/project/rockbankur>

dlandstudio. (s.d.). Gowanus Canal Sponge Park Masterplan. Récupéré sur <https://dlandstudio.com/Gowanus-Canal-Sponge-Park-Masterplan>

"Histoire du Québec." Montréal Est. Histoire du Québec, [histoire-du-quebec.ca/montreal-est/](https://histoire-du-quebec.ca/montreal-est/). <https://histoire-du-quebec.ca/montreal-est/>

La Presse. (2011, 28 juin). Feu vert au démantèlement de la raffinerie Shell. La Presse. <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/energie-et-ressources/2011/06/28/01-4413121-feu-vert-au-demantement-de-la-raffinerie-shell.php>

Long Huynh. (2022). Une coulée verte pour couvrir l'A8 à Cagnes: le projet fou d'un jeune architecte. <https://estmediamontreal.com/montreal-est-entreprend-transformation-historique/>

Lucchini, F. (2012, June). La fabrique des lieux : réappropriation des lieux par la culture. In Rouen. Actes du Colloque International Pluridisciplinaire : De la Friche industrielle au lieu culturel (pp. 9-22).

MyScience (2023). Vision d'avenir : une route urbaine au lieu d'une autoroute urbaine. Récupéré de [https://www.myscience.ch/fr/news/2023/vision\\_d\\_avenir\\_weidteile\\_un\\_quartier\\_urbain\\_attractif-2023-bfh](https://www.myscience.ch/fr/news/2023/vision_d_avenir_weidteile_un_quartier_urbain_attractif-2023-bfh) »

Placelabotory.com. (s.d.) Curtain Main Street. <https://www.pinterest.ca/pin/564427765805277235/>

Prost M., (2024) Projet de transport dans l'Est : l'ARTM propose un « projet sur rail » pour 10 milliards \$. Radio-Canada <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2048245/tramway-est-montreal-rem-artm>

Sasaki. (2019). Sasaki to remake Boston City Hall Plaza into a place people might actually want to be. [https://www.archpaper.com/2019/06/sasaki-to-remake-boston-city-hall-plaza-into-a-place-people-might-actually-want-to-be-in/#google\\_vignette](https://www.archpaper.com/2019/06/sasaki-to-remake-boston-city-hall-plaza-into-a-place-people-might-actually-want-to-be-in/#google_vignette)

Stéphane Hery. (2014). <https://www.nicematin.com/faits-societe/une-coulee-verte-pour-couvrir-l-a8-a-cagnes-le-projet-fou-d-un-jeune-architecte-353402>

Ville de Montréal. (10 janvier 2024). Subvention pour la réhabilitation de terrains contaminés. <https://montreal.ca/programmes/subvention-pour-la-rehabilitation-de-terrains-contamines#:~:text=Elle%20prend%20la%20forme%20de,vers%20un%20site%20autoris%C3%A9%20%3A%2070%20%25>

Ville de Nice. (2023). L'extension de la coulée verte de Nice dévoilée au public.. <https://www.francebleu.fr/infos/societe/video-l-extension-de-la-coulee-verte-a-nice-devoilee-au-public-4995201>

Voice of Gowanus. (s.d.). What Is the Gowanus Rezone? Récupéré sur [https://www.voiceofgowanus.org/what\\_is\\_the\\_gowanus\\_rezone](https://www.voiceofgowanus.org/what_is_the_gowanus_rezone)

Statistique Canada. (2021). Profil de recensement, Montréal-Est [Données du recensement de 2021]. Repéré à <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?DGUIDlist=2021A00052466007&GENDERlist=1&HEADERlist=0&Lang=F&STATISTIClist=1&SearchText=Montr%C3%A9al-Est>

Xiaoli Engineering. (s. d.). About Us. Récupéré sur <https://www.xiaoliengineering.com/about.php>

Zibi. (s.d.). À propos. Récupéré sur <https://zibi.ca/about/#overview>