



Lachine est

Vision d'une communauté

Grandes lignes du plan directeur

REMIS À L'ARRONDISSEMENT DE LACHINE
PAR LA CDEC LASALLE-LACHINE ET MÖBIUS4

AVRIL 2017

MÉMOIRE RÉDIGÉ PAR

CDEC LaSalle-Lachine

Möbius4_design architectural

Lachine_Avril2017

Copyright © CDEC LaSalle-Lachine

Copyright © Möbius4

Lachine est

Vision d'une communauté Grandes lignes du plan directeur

Document remis à l'arrondissement de Lachine



CONTRIBUTIONS

Rédaction

Kim Gallup, consultante en design architectural, Möbius4
Aude Mary, directrice projet, CDEC LaSalle-Lachine
Henri Chevalier, directeur, CDEC LaSalle-Lachine

Participation

André Robichaud, Société d'histoire de Lachine
Jonathan Jubinville, Matière Brute

Graphisme

Edith Jochems, CDEC LaSalle-Lachine
Kim Gallup, Möbius4

Montage

Edith Jochems, CDEC LaSalle-Lachine

Crédit photo couverture : Orthophoto, Bibliothèque UQAM, Cartothèque

Préambule

Le présent document est le reflet de la mobilisation et d'un engagement pour le futur d'une collectivité: les citoyens, les groupes communautaires, les entreprises et les institutions qui s'impliquent depuis plusieurs années dans l'avenir de l'ancienne zone industrielle de l'est de Lachine.

Lachine fête cette année son 350e anniversaire et le secteur visé dans ce document est emblématique car il a marqué profondément cette communauté en même temps qu'il a fait naître l'industrie montréalaise et canadienne. Rupture urbaine, mais véritable lien social pendant ses '100 Glorieuses', il s'agit d'un espace industriel qui a dessiné nos quartiers, équipé nos villes de grandes structures et écrit une partie de notre histoire commune. Aujourd'hui fracture urbaine et sociale pour l'arrondissement de Lachine, le quartier de Lachine-Est représente donc une véritable opportunité de redéveloppement.

En interpellant sa communauté, l'Arrondissement marque sa confiance envers ses citoyens et indique sa volonté de collaborer en amont à un développement qui marquera profondément la ville de demain. Cette ouverture a reçu un accueil très intéressé de tous dont des groupes communautaires qui souhaitent souligner ici leur engagement à travailler ensemble à la conception d'un quartier équilibré, inclusif, fort de son histoire, respectant l'humain et son environnement, et offrant des services de proximité.

Si les spécificités des positions de chacune des organisations ne peuvent toutes figurer au présent document collectif, **les organisations suivantes ont appuyé la démarche consultative, y ont participé et considèrent que les recommandations énoncées représentent une inspiration et un compromis porteur d'avenir pour le redéveloppement de l'est de Lachine :**



Imagine Lachine-Est¹



¹



¹ Voir la résolution du Comité de revitalisation urbaine intégrée de Saint-Pierre (CRUISP), en annexe 13 et appuyée également par Imagine Lachine-Est.

Remerciements

Comme nous l'avons toujours mis de l'avant pendant notre mandat, ce rapport n'est pas celui de la CDEC LaSalle-Lachine, mais bien celui de toute la communauté.

Nous tenons ainsi à remercier chaleureusement toutes les personnes qui se sont mobilisées et qui ont pris de leur temps pour aller plus loin, ensemble, dans la définition de ce que nous souhaitons voir émerger dans le nouveau quartier de l'est de Lachine.

Par ordre alphabétique, nous soulignons la contribution de :

- Bernard Blanchet (CCISOM)
- Caroline Arel (CPE jardin des frimousses)
- Caroline Descary (Groupe d'entraide de Lachine - Table habitation Lachine)
- Caroline Poussier (Table de concertation petite-enfance de Dorval-Lachine)
- Carolyn Arsenault (La théière / The Teapot - Table des 50+)
- Catherine Devost (Table de concertation jeunesse de Lachine)
- Catherine Ménart (Le relais populaire - Concert'Action Lachine)
- Claire Caillat (Concert'Action Lachine)
- Daniel Beliveau (citoyen de Lachine)
- Daniel Chainey (Comité logement Lachine-LaSalle - Table habitation Lachine)
- David Carrier (Cintube Ltée)
- David Dumoulin (Imagine Lachine-Est)
- David Marshall (RUI St Pierre)
- Didier Heckel (Les Développements Lachine Est Inc.)
- Élise Cécyre (Ville de Montréal)
- Femke Bergsma (citoyenne de Lachine - GRAME)
- Frédéric Dejean (chercheur à l'Institut de recherche sur l'intégration professionnelle des immigrants (Collège de Maisonneuve)
- Gaétan Montmagny (citoyen de Lachine)
- Geneviève Hotte (CSMB)
- Ghislain Dufour (Arrondissement Lachine)
- Gilles Sanssouci (citoyen de Lachine)
- Guy Rindeau (citoyen de Lachine)
- Janie St-Pierre (Au bal masqué - ACVL)
- Jean Paiement (CIUSSS-ODIM)
- Jean-François Cloutier (Arrondissement Lachine)
- Jean-François Lefebvre (Imagine Lachine-Est)
- Joanne Ouka (citoyenne de Lachine - CDEC LaSalle-Lachine)
- John Simon (citoyen de Lachine)
- Jonathan Harou (STM)
- Jonathan Theorêt (GRAME)
- Joséane Brunelle (citoyen de Lachine)
- Kathrin Luthi (citoyenne de Lachine)
- Linda Muzzi (Bureau coordonnateur Familigarde)
- Luc Chulak (Groupe des Aidants du Sud-Ouest -Table des 50+)
- Lynn Thibault (Arrondissement Lachine)
- Maja Vodanovic, (Arrondissement Lachine)
- Manon Pawlas (GRAME)
- Marie-Christine Brossard-Couture (CIUSSS Ouest-de-l'Île - Table des 50+)
- Marie-Danielle Boucher (Comité d'action en sécurité urbaine de l'Arrondissement Lachine)
- Marius Nguimezong (citoyen de Lachine)
- Martine Leduc (CMRL)
- Mélanie Lottinville (Parcs Canada)
- Mustapha Trari (Service de la diversité sociale, Ville de Montréal)
- Nathalie Gervais (CIUSSS-ODIM - Table habitation Lachine)
- Nicolas Roy (PME-MTL Ouest-de-l'Île)
- Pascal Pilon (Avenue 77 - RALI)
- Phedia Gottot (Concert'Action Lachine)
- Pierre Spinelli (Groupe Spinelli)
- Richard Guillemette (CSMB)
- Sandra Roux (citoyenne de Lachine)
- Shawn Bourdages (COVIQ)
- Stéphane Daigneault (citoyen de LaSalle)
- Stéphanie Houle (Arrondissement Lachine)
- Valentina Poch (GRAME)
- Valérie Gaudreault (Centre Multi-ressources Lachine - Table des 50+)
- Yvan Brunet (citoyen de Lachine)
- Yves Chartier (RONA Lachine)

Nous remercions tout particulièrement M. Robichaud de la Société d'histoire de Lachine pour sa contribution et le partage de son savoir sur l'histoire de Lachine, du quartier Saint-Pierre et de LaSalle.

Nous remercions également l'Arrondissement de Lachine pour avoir fait confiance en la communauté afin de mener cette étude et ces consultations.

Index

MANDAT	11				
1.0		6.0		6.4	
GRANDES ORIENTATIONS	13	PROPOSITIONS	63	Modèle lachinois	95
		GRANDES LIGNES		6.4.1 Mixité socio-économique	101
2.0		POUR LE PLAN DIRECTEUR		6.4.2 Équipements publics et infrastructures	104
ANCRAGE	19			6.4.3 Quartier exemplaire viable	107
2.1 Historique des démarches ayant mené à la présente étude	19	6.1 Déplacements	64	6.4.4 Mobilité : réseau consolidé	109
		6.1.1 Optimisation des déplacements	73	6.4.5 Patrimoine identitaire	110
2.2 Principales recommandations de la communauté de 2013 à 2016	22	6.1.2 Accès au site	74	6.4.6 Concertation et éducation citoyenne	111
		6.1.3 Design et mobilité	75		
3.0		6.2 Urbanité	77	6.5 Processus de réussite	113
ÉTAT DES LIEUX	29	6.2.1 4 échelles	81		
3.1 Bref historique	32	6.2.2 Densité et viabilité	82	7.0	
3.2 Éléments physiques à modifier	33	6.2.3 Design et proximité	83	MISE EN ŒUVRE	115
		6.2.4 Identité territoriale	84		
4.0		6.2.5 Diversité et mixité	85	CONCLUSION	117
ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU MODÈLE LACHINOIS	39			GLOSSAIRE	119
4.1 Éléments à considérer	43	6.3 Durabilité et pérennité	87	BIBLIOGRAPHIE	121
		6.3.1 Cadre de vie	91	LISTE DES ANNEXES	131
5.0		6.3.2 Technologies vertes	92		
PRÉCÉDENTS	53				
5.1 Nantes (France)	54				
5.2 Belval (Luxembourg)	57				

Liste des plans

PLAN 1	36
SECTEUR À REQUALIFIER	
PLAN 2	67
RÉSEAU VIAIRE EXISTANT	
PLAN 3	68
RÉSEAU DE RECONNEXION PROPOSÉ	
PLAN 4	69
MOBILITÉ DOUCE	
PLAN 5	99
INFRASTRUCTURES / PAYSAGE NATUREL	

Mandat

Le présent rapport s'inscrit dans une démarche entreprise par l'arrondissement de Lachine sur le redéveloppement de l'est de son territoire. Depuis une dizaine d'années, plusieurs initiatives issues tant de la communauté d'investisseurs ont permis de relancer la réflexion sur l'avenir de ce secteur.

La réflexion historiquement centrée sur la zone dite « Lachine-Est », délimitée par la 6^e avenue à l'ouest, le Canal Lachine au sud, le talus du chemin de fer à l'est et la rue Victoria au nord, est ici abordée plus largement en incluant les enjeux des quartiers limitrophes du Vieux-Lachine à l'ouest, de Saint-Pierre au nord-est et ceux de LaSalle bordant le canal au sud. Le secteur Lachine-Est fait partie du grand projet montréalais Turcot - Lachine-Est et fait donc l'objet d'une planification prioritaire.

Le mandat confié le 6 septembre 2016 à la CDEC vise « à créer les grandes lignes du futur plan directeur, à établir une vision d'ensemble cohérente du développement du secteur et à préparer une consultation en profondeur de la communauté lachinoise et limitrophe à partir de 2017 visant une bonne accessibilité sociale du nouveau développement ». Le présent rapport doit être remis en janvier 2017.

L'Arrondissement pose ici les bases d'une réflexion urbaine voulant se placer en amont d'un important développement qui dessinera l'espace de vie de la communauté pour de nombreuses années.

CDEC LASALLE-LACHINE

La Corporation de développement économique communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine est née en 1998 d'un organisme - Transaction pour l'emploi - qui s'impliquait depuis 1992 entre autres dans l'employabilité des industries de l'est de Lachine qui fermaient progressivement leurs portes. Cette partie de Lachine, avec sa communauté qui y réside, a toujours été au cœur de ses préoccupations.

L'approche de la CDEC est inclusive et cherche, à travers ce mandat comme avec celui qu'elle a déployé pour Développement économique Canada entre 1998 et 2016, à mobiliser la communauté autour de ses propres enjeux de développement.

Chaque expertise locale constitue un élément essentiel qui, liés les uns aux autres, donnent une amplitude unique à l'action locale. La CDEC recherche l'amélioration des conditions de vie des citoyens par le développement économique de la communauté par la communauté.

Dans ses mandats présents, la CDEC soutient chaque année plus de 2000 personnes en recherche d'emploi. Qu'elles soient âgées de plus de 35 ans, québécoise ou nouvelle arrivante, homme ou femme, francophone ou anglophone, lachinoise ou montréalaise, toutes sont soutenues. L'impact d'un retour en emploi en développement économique local est direct : revenu familial, réussite scolaire des enfants, ventes des commerçants du quartier, productivité des entreprises ayant comblé un poste. En développement local, chaque intervention compte.

MÖBIUS4

Möbius4 a été mandaté par la CDEC pour l'accompagner lors des consultations et pour apporter son expertise du territoire en vue de la rédaction du présent document.

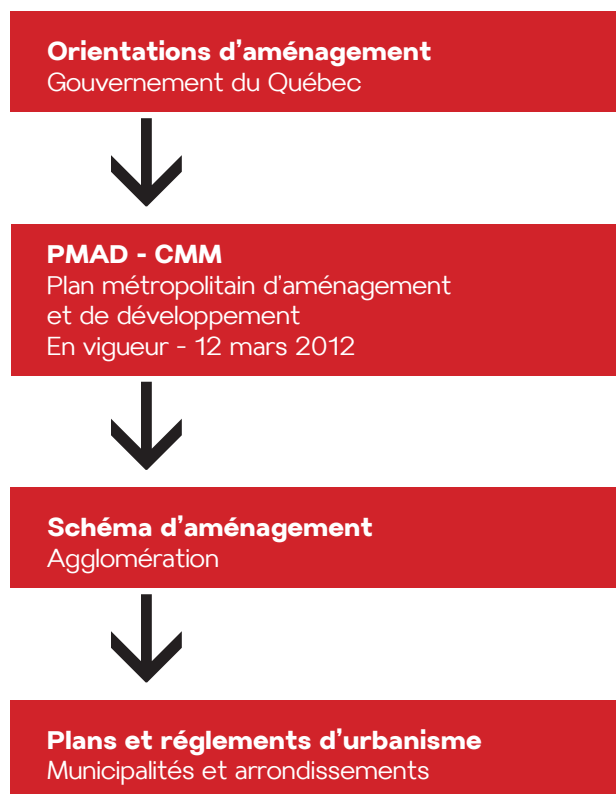
Möbius4 a apporté ses connaissances du site et mis à service son expertise en design et architecture. Le travail a porté sur l'étude du site au niveau architectural et urbanistique en considérant les facteurs en lien avec les éléments structurants du lieu. L'apport de Möbius4 dans le présent document se retrouve dans l'analyse du développement à venir et des recommandations d'interventions pour l'élaboration du futur plan directeur.

Möbius4 applique une approche holistique en s'appuyant sur les plus récents courants de pensée en architecture, design et sociologie. Möbius4 accorde une importance primordiale à l'échelle temps dans la mise en œuvre durable de ses projets. Son expertise s'applique à l'architecture, à l'aménagement du territoire, au design d'objet. Möbius4 a travaillé à la recherche et à l'élaboration de l'étude « Modification d'une aire urbaine Lachine-Est » en 2006. Au privé, elle a participé aux projets de maisons à énergie passive au Panama et au Québec. Kim Gallup est membre de la table de Concertation municipale Lachine-Est pour le développement de l'ancien secteur.

Grandes orientations

GRANDES ORIENTATIONS ET POLITIQUES PUBLIQUES DANS LESQUELLES LE REDÉVELOPPEMENT DE L'EST DE LACHINE DOIT S'INTÉGRER ET SUR LESQUELLES IL DOIT S'APPUYER.

L'aménagement territorial et les règlements d'urbanisme sont circonscrits aux différents plans et orientations à l'échelle provinciale, d'agglomération et municipale .



CADRE D'INTERVENTION

Le cadre institutionnel en matière d'aménagement et de développement dans le Grand Montréal comprend quatre paliers d'intervention :

- le palier provincial (le gouvernement du Québec)
- le palier métropolitain (la CMM)
- le palier régional (les agglomérations, les municipalités régionales de comté (MRC) et les villes-MRC)
- le palier local (les municipalités).

Chacune de ces échelles dispose de ses propres outils d'aménagement. En vertu de la législation québécoise, des mécanismes pour assurer la conformité et l'harmonisation de ces outils sont prévus.

Ainsi, le PMAD de la CMM doit être conforme aux orientations et aux attentes gouvernementales en matière d'aménagement. Et les outils d'aménagement des MRC et des municipalités doivent être conformes au PMAD.

source : <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>

PALIER

AGGLOMÉRATION

- Entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), entre en vigueur le 12 mars 2012

Adopté par le conseil de la CMM le 8 décembre 2011 à la suite d'une importante consultation publique, le premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012 suite à l'avis favorable du gouvernement du Québec. Le PMAD s'accompagne d'un Plan d'action 2012-2017.

Le PMAD agit sur les éléments influençant la structuration de l'urbanisation de la région métropolitaine, soit l'aménagement, le transport et l'environnement.

Il met de l'avant trois orientations, 15 objectifs et 33 critères d'aménagement afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable.

(source : <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad/>)

- Adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, par le Conseil d'agglomération de Montréal, le 21 janvier 2015. Entrée en vigueur le 1er avril 2015

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal établit les orientations pour les dix prochaines années en matière d'aménagement et de développement du territoire. Ces orientations portent notamment sur la qualité du cadre de vie, le dynamisme de l'agglomération et des pôles d'activité, la mise en valeur des territoires d'intérêt, l'affectation du sol et la densité de son occupation.

Le Schéma prend résolument le parti d'un aménagement et d'un développement durables et mise tout particulièrement sur l'amélioration de la qualité de vie pour tous. Cette vision s'appuie sur trois grandes orientations:

- Favoriser un cadre de vie de qualité;
- Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole;
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

(source: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL)

PALIER

VILLE

- Demain Montréal - Plan de développement de Montréal, Ville de Montréal, avril 2013

Dans la foulée du Sommet de Montréal de 2002, la Ville de Montréal a adopté plusieurs plans et politiques. Ces documents ont permis à Montréal de se donner des orientations prioritaires dans une grande variété de champs d'intervention municipaux.

Élaboré en vertu de l'article 91 de la Charte de la Ville de Montréal, le Plan de développement n'a pas de portée réglementaire. Le PDM est un énoncé de vision stratégique de développement. Il s'appuie sur les éléments clés des plans et politiques de la Ville de Montréal qui ont été adoptés par le conseil municipal au cours des dernières années.

Cette approche permet d'intégrer les grands enjeux urbains, sociaux, économiques, environnementaux, culturels et financiers du développement de Montréal. La Ville de Montréal verra à assurer la plus grande cohérence possible entre le Plan de développement, ses politiques, ses programmes et ses mécanismes de gestion.

Ainsi, le Plan de développement de Montréal, qui n'est pas lié à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), servira tout de même d'assise à la révision du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan d'urbanisme de Montréal.

En fait, le PDM vise à fournir une référence partagée par les acteurs publics, privés, institutionnels et sociocommunautaires pour l'élaboration de stratégies communes sur le territoire montréalais.

De manière plus précise, le PDM servira de référence à l'élaboration du contrat d'occupation du territoire à convenir avec le gouvernement du Québec, dans le cadre de la Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires.

(source : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7717,84077570&_dad=portal&_schema=PORTAL)

- Plan d'urbanisme de Montréal, Ville de Montréal, 23 novembre 2004

Le Plan d'urbanisme est le document de référence en matière d'aménagement du territoire de Montréal. Adopté par le conseil municipal le 23 novembre 2004, le règlement 04-047 révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est en vigueur depuis le 10 décembre 2004. Il a été modifié substantiellement le 25 janvier 2016 afin de le rendre conforme au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

PALIER

ARRONDISSEMENT

- Plan d'urbanisme de Montréal, arrondissement de Lachine PARTIE II : CHAPITRE 9, mai 2005

Le chapitre de l'arrondissement de Lachine constitue une composante du Plan d'urbanisme de Montréal. Il permet de planifier, sur un horizon de dix ans, le développement du territoire en fonction des enjeux et des réalités propres à Lachine et des orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville.

Les enjeux urbains de Lachine ont été déterminés et analysés à partir du Plan d'action de développement stratégique pour les années 2000 adopté par la municipalité de Lachine en octobre 2000, et à la suite d'analyses et de rencontres de travail qui se sont échelonnées sur plus d'une année.

Sur la base de cette démarche, le chapitre d'arrondissement de Lachine présente les orientations touchant l'aménagement du territoire et fixe les règles auxquelles devront se conformer aussi bien les services de l'Arrondissement que

ceux de la Ville, ainsi que les autres intervenants concernés. Il traduit les orientations et les stratégies propres à l'Arrondissement en tenant compte de sa situation urbaine et de sa réalité sociale. De plus, les opinions formulées par les citoyens lors des consultations publiques ont été intégrées dans ce chapitre.

Le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'Arrondissement. Il établit les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'Arrondissement dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire de Lachine sont également présentés.

(source : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_lch_fr/media/documents/plan_urbanisme_lachine.pdf)

- Zonage, réglementation municipale, arrondissement Lachine

Les règlements municipaux établissent les obligations et les droits des citoyens tout en les aidant à protéger leur qualité de vie. L'arrondissement de Lachine est régi par de nombreux règlements qui ont pour but de protéger les intérêts de ses citoyens tout en leur assurant une meilleure qualité de leur milieu.

(source : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,99975577&_dad=portal&_schema=PORTAL)

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT?

C'est un document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'un territoire et propose une vision régionale de son développement. Le présent schéma vise à guider les choix et les décisions relatifs à l'aménagement du territoire de l'ensemble des municipalités de l'agglomération.

(source : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRO_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMARESUMEFR.PDF)

POLITIQUES ET ORIENTATIONS MUNICIPALES SPÉCIFIQUES

Dans le souci d'intégrer les préoccupations et recommandations de la communauté aux politiques et orientations précédemment citées, il nous a paru essentiel, tout au long de notre travail, d'étudier et de faire des liens avec les principaux plans et politiques spécifiques de la Ville de Montréal.

Ainsi, selon les grands enjeux préalablement sélectionnés pour mener notre étude et les consultations de la communauté, nous avons prêté une attention toute particulière aux orientations stratégiques et pistes d'actions des documents suivants :

- Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004)
- Déclaration de Montréal pour la diversité culturelle et l'inclusion (2004)
- Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2005)
- Politique du patrimoine (2005)
- Le défi de la participation publique de consultation et de participation publiques de la ville de Montréal (2005)
- Politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal (2007)
- Plan de transport (2008)
- Stratégie de développement économique 2011-2017 : Montréal / Espace pour créer et réussir - cadre stratégique.
- Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, fascicule 1 (2013)
- Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015
- Politique du sport et de l'activité physique de la Ville de Montréal (2014)
- Montréal, Métropole culturelle. Plan d'action 2007-2017, édition 2014
- Politique de l'enfant. Naître, grandir, s'épanouir à Montréal : de l'enfance à l'adolescence (2016)
- Plan Montréal durable 2016-2020 : Ensemble, pour une métropole durable

Ancrage

2.0

2.1 HISTORIQUE DES DÉMARCHES ENTREPRISES AYANT MENÉ À LA PRÉSENTE ÉTUDE

Depuis une dizaine d'années maintenant, le redéveloppement de l'est de Lachine – aujourd'hui désigné comme l'un des six grands secteurs stratégiques de la Ville (Projet Turcot – Lachine-Est) – est un sujet qui a interpellé tant les urbanistes, que de jeunes universitaires, des citoyens, et bien sûr les membres de la communauté lachinoise des secteurs institutionnel, économique et communautaire.

Ainsi, plusieurs travaux ont été menés apportant à chaque fois des éléments nouveaux soutenant la réflexion sur l'avenir de cette zone.

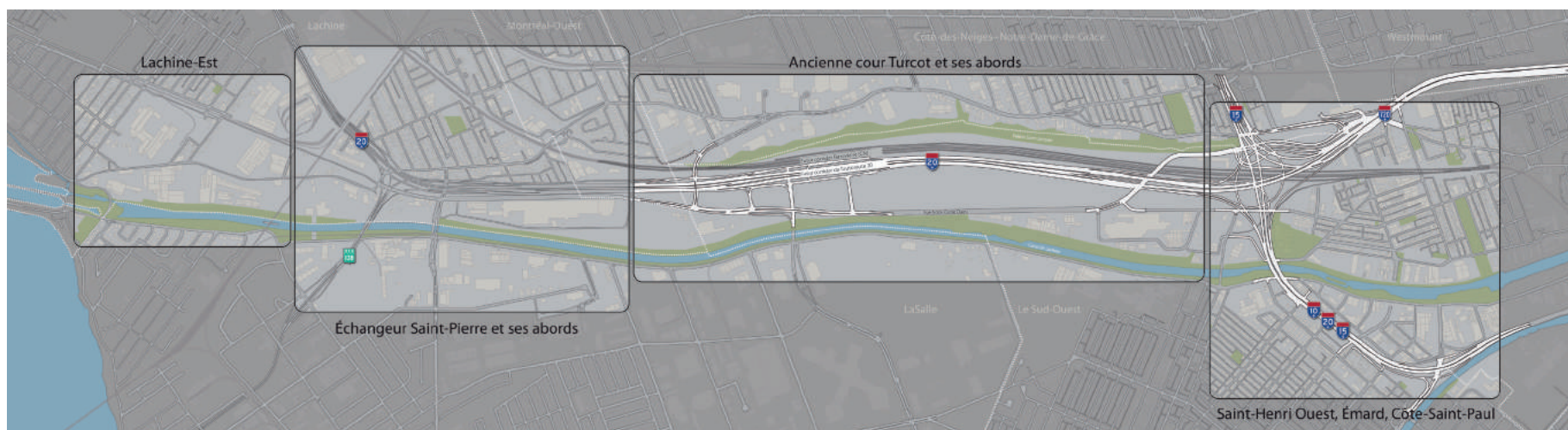
- Procédure et proximité. Modification d'une aire urbaine : Lachine-Est, Studio Cube

Laboratoire de recherche/création, École de design, UQAM, sous la direction de Börkur Bergmann, professeur, directeur (2002 à 2008) de projet École de design, et avec la collaboration d'Alfred Jaouich, professeur, collaborateur, Département des sciences de la Terre et de l'atmosphère (Entente Ville-Universités 2004-2005)

Cette étude, réalisée en 2005-2006, est née d'une entente entre la ville de Montréal, l'arrondissement de Lachine et l'École de design de l'UQAM dans le cadre de l'entente Ville-Universités 2004 - 2005.

En prémices, une charrette s'est tenue en mai 2004 avec Michael Gies et Oliver Common, architectes qui ont réalisé des bâtiments durables à Freiburg en Breisgau, Allemagne, la première ville européenne durable. L'étude fut menée en collaboration avec le département des sciences de la Terre et de l'atmosphère de l'UQAM.

Elle répondait à la problématique de réhabilitation de la zone industrielle de Lachine-Est. La démarche entrevoyait un processus de décontamination et de modification du territoire dans une logique séquentielle de design urbain et d'économie opérationnelle et temporelle. La requalification du territoire misait sur les objectifs de durabilité de la déclaration de Rio. La recherche avait comme enjeux d'aménager un milieu de vie sain et viable



favorisant la mixité sociale, développer une offre de logements abordables et prévenir l'étalement urbain.

La recherche a mis en valeur les principes de l'essence de la ville, de hiérarchisation de l'espace public et privé, de décontamination in situ, de réhabilitation des monuments industriels, d'économie de territoire et d'orientation solaire. Les techniques retenues en matière d'énergie sont renouvelables et locales. La valorisation de l'ensemble industriel de la Dominion Bridge comme pôle urbain privilégie la reconnexion de la rue Notre-Dame et propose marchés publics, cinéma, espace commercial et autres services. L'offre de services publics comprend un centre sportif, des écoles, une institution muséale, un centre de technologie et de recherche. Dans la considération de durabilité, les ponts roulants de la rue Victoria sont transformés en grande serre de phytorestauration.

L'étude propose une méthodologie durable dans un processus de design pour la réhabilitation de la friche industrielle.

- Consultations de la Table de quartier, Concert'Action Lachine, sur l'enjeu du développement de Lachine-Est, 2013

Lors de l'assemblée des partenaires de la Table de quartier du 7 novembre 2013, l'enjeu de Lachine-Est a été soulevé et placé au cœur des préoccupations de la collectivité. Une démarche auprès des Comités et Tables a été menée afin d'aborder le sujet avec les membres, et d'identifier la place de cet enjeu au sein de chaque Comité et Table. L'objectif était de pouvoir par la suite décider du rôle de Concert'Action face à cet enjeu de quartier, et de la stratégie à adopter.

Les résultats de ces consultations sont disponibles sur le site internet de Concert'Action Lachine.

- Mémoire relatif au plan de développement de Montréal, présenté par le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-pierre (CRUISP), la CDEC LaSalle-Lachine et le Groupe de recherche appliquée en marcoécologie (GRAME) dans le cadre de la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal, septembre 2013

En 2012-2013, dans le cadre de consultations menées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), les Montréalais ont été conviés à réfléchir, dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement de Montréal (PDM) que la Ville souhaite adopter, en 2013. L'objectif : doter Montréal d'une vision d'avenir partagée, définir ses priorités d'action et s'engager ensemble à les réaliser.

Ainsi, en 2013, trois partenaires communautaires de l'arrondissement de Lachine se réunissaient afin de présenter leur vision du PDM et de ses grandes orientations. Selon eux, le Plan constituait une opportunité pour Montréal et pour Lachine de développer son plein potentiel et de proposer des solutions contemporaines aux défis rencontrés par la métropole.

Au travers d'une analyse plus spécifique de leur territoire, l'arrondissement de Lachine, ils ont tenté de faire des recommandations qui contribueraient à faire du Montréal de demain une ville où il fait bon vivre pour tous, en misant notamment sur le développement des quartiers, et plus particulièrement en investissant dans les secteurs défavorisés.

- Rapport synthèse de la démarche de consultation pour le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Lachine-Est, menée par Acertys - Relations citoyennes pour l'arrondissement de Lachine, octobre 2014

En 2014, l'arrondissement de Lachine entreprenait l'élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Lachine-Est. La firme Acertys Relations citoyennes avait ainsi été mandatée par l'Arrondissement afin de l'accompagner dans une démarche de consultation dans le cadre de l'élaboration du PPU. L'objectif était de rencontrer les intervenants du milieu afin d'identifier leurs attentes à l'égard du PPU pour Lachine-Est, dans l'optique de s'assurer que l'exercice de planification soit ancré dans la communauté et prenne en compte ses priorités. La démarche de consultation a été constituée de quatre rencontres de groupes de discussion thématiques regroupant des acteurs de la communauté montréalaise ayant une expertise pouvant enrichir la réflexion sur l'avenir du secteur.

Les thèmes suivants ont été abordés :

- sociocommunautaire ;
- patrimoine et culture ;
- urbanisme et environnement ;
- développement économique.

- Sommet de Lachine - Ensemble, pour un quartier qui me ressemble, octobre 2015

S'inscrivant dans la Démarche de planification stratégique de quartier «Ensemble pour un quartier qui me ressemble - Our Voice for Lachine» qui a vu le jour au début de l'année 2014, le Sommet de Lachine s'est tenu le 17 octobre 2015 à l'école secondaire Dalbé-Viau (Lachine) et a réuni quelque 150 personnes.

L'événement a permis de rassembler des gens de tous les âges et de tous les milieux : citoyens(nes) de 10 à 90 ans, travailleurs(euses), élus(es), représentants(es) de la communauté d'affaires, des organismes communautaires, des institutions publiques, etc. Les participants ont été invités à prendre part à des conversations sur des thématiques qu'ils avaient à cœur qu'ils ont eux-mêmes proposée : l'aménagement du bord de l'eau, l'accueil des nouveaux résidents, la création d'un fab lab, la mise en œuvre d'un budget participatif, etc.

Au cours d'une journée bien remplie, les participants ont échangé et mis en commun leurs idées et projets, pour construire ensemble le Lachine de demain.

(Source : <http://concertactionlachine.com/index.php/sommet-de-lachine/>)

2.2
PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DE LA
COMMUNAUTÉ DE 2013 À 2016 ET
LIENS AVEC LES POLITIQUES DE LA VILLE DE
MONTRÉAL

CITOYENS

- Poursuivre la mobilisation de la communauté et mettre en place une consultation des citoyens en amont pour tout le processus de conception et de réalisation du projet;
- Partager le quartier avec les entreprises;
- Continuer le travail avec les comités et tables, ensemble;
- Accueil systématique de tous les nouveaux résidents de Lachine pour favoriser une bonne intégration à la communauté et le vivre-ensemble.

« PRINCIPE DIRECTEUR

→ Bâtir des partenariats concrets et durables avec la société civile, pour échanger de l'information, identifier des besoins, concevoir des projets, des programmes ou des politiques et en évaluer les résultats. »

Le défi de la participation. Politique de consultation et de participation publiques de la ville de Montréal., 2005

« Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les citoyens industriels, commerciaux et résidentiels »

Stratégie de développement économique 2011-2017 :
Montréal / espace pour créer et réussir cadre stratégique,
section Affaires/zones d'emploi

MOBILITÉ - TRANSPORT

- Repenser l'échangeur Saint-Pierre selon les besoins à long terme : désenclavement, transport en commun et actif, camionnage (Sous-terrain? Déplacement des bretelles? Etc.) et travailler avec les différents paliers gouvernementaux;
- Offrir un transport en commun varié, fréquent et stable : bonifier l'offre locale et anticiper la demande future en ajoutant des liens nord-sud, est-ouest, avec les grands réseaux, une ligne est-ouest pouvant s'intensifier (type bus sur voies réservées, SRB, tramway);
- Proposer des solutions alternatives à l'auto-solo afin d'en limiter l'usage: auto-partage, Bixi, mobilité douce, etc.; Élaborer une stratégie d'action globale sur leur promotion et offrir de vrais incitatifs;
- Concevoir une mobilité douce sécuritaire : voies réservées, passage le long de la voie ferrée, accès au canal via George V, passerelles, viaducs, etc.;
- Favoriser l'accès aux zones d'emplois en repensant les circuits (centre-ville, ouest, nord, sud, etc.);
- Favoriser une circulation fluide dans le quartier et avec les autres quartiers (rouvrir 18e av. au marché, piste cyclable sur la 15e av., rue N-D à sens unique, prolongement de la 1ère av. au sud, etc.) et les autres arrondissements et villes limitrophes;
- Développer de nouvelles installations dans les quartiers environnants pour desservir le nouveau bassin de résidents et favoriser les interactions entre ces derniers et ceux des quartiers environnants;

« LE PLAN DE TRANSPORT VISE CINQ OBJECTIFS :

- offrir des conditions optimales de déplacement;
- améliorer la qualité de vie des citoyens;
- améliorer la qualité de l'environnement;
- soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise;
- planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire.

Les Montréalais ont clairement énoncé ce qu'ils veulent pour eux et leurs enfants : une ville verte, une ville du 21st siècle qui mise sur le développement durable. »

Plan de transport, Ville de Montréal, 2008

NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

- Prévoir l'ajout de 2 écoles primaires dans le secteur (deux « 4-24 » soit 600 places) dont une « 2-12 » dès sept. 2020 qui sera agrandie ensuite;
 - Envisager que ces développements puissent être faits dans les quartiers limitrophes;
 - Aménager des espaces verts diversifiés et des parcs (petits ou moyens) reliés entre eux par des liens de transport actif;
 - Viser la qualité énergétique et esthétique pour les nouveaux équipements publics;
 - Favoriser l'installation de commerces de proximité (distance max. de marche 500m) dont une épicerie (de taille moyenne) dans le cœur du quartier;
 - Ajouter un centre communautaire et sportif (avec une piscine intérieure); considérer la question des lieux de culte en amont;
 - Ajouter des accès sécuritaires à la nouvelle gare du Canal avec des trottoirs larges, des commerces, des éclairages, piste cyclable, etc.;
 - Favoriser l'implantation d'un réseau de services de garde (CPE, milieu familial) en partenariat avec le MFA à raison de 80 places/500 logements construits;
 - Prévoir des services de santé en fonction des besoins (cliniques, personnels) et des recommandations de la DSP et selon les prévisions démographiques;
- Soutenir l'offre de services communautaires afin de pouvoir répondre aux besoins futurs.

« LES QUATRE AXES D'UNE MÉTROPOLE PHYSIQUEMENT ACTIVE

- Un aménagement des milieux de vie en faveur de l'activité physique
- L'accessibilité des déplacements actifs et du plein air urbain
- La valorisation de la pratique sportive et de ses événements
- La promotion et la communication d'un mode de vie physiquement actif »

Politique du sport et de l'activité physique de la Ville de Montréal, automne 2014

[...] 1. La Politique pour un environnement paisible et sécuritaire

1.1.1 L'importance à accorder à un environnement paisible et sécuritaire · La protection des citoyennes et des citoyens de l'agglomération de Montréal, ainsi que de leurs biens et de leur environnement, incluant la sécurité de leurs déplacements sur le territoire, est un acquis inaliénable, et ce, tant sur le plan individuel que collectif. · Le sentiment de sécurité est reconnu comme un des biens les plus précieux d'une collectivité. Élément essentiel à la qualité de vie, la présence ou l'absence de ce sentiment a des répercussions sur l'ensemble des grandes problématiques urbaines. [...]

Politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal, 2007

LOGEMENTS

- Imposer 15 % min. de logements sociaux et communautaires et appliquer à Lachine la stratégie d'inclusion de Montréal pour tout terrain en redéveloppement ;
- Protéger le parc locatif actuel dans les quartiers environnants à Lachine-Est;
- Intégrer l'esprit du patrimoine bâti au nouveau redéveloppement;
- Réfléchir à la densification du secteur;
- Proposer des logements variés et familiaux 5 ½ +;
- Assurer une bonne mixité sociale et typologique dans les logements, promouvoir les programmes municipaux d'accès à la propriété;
- Favoriser l'atteinte des objectifs en termes de logements communautaires par des assouplissements réglementaires ciblés au besoin.

QUATRE DES « SEPT AXES D'INTERVENTION DE LA STRATÉGIE :

- optimiser les programmes de subvention en habitation ;
- mettre à contribution les terrains municipaux ;
- susciter l'adhésion des grands propriétaires fonciers publics ;
- exploiter le plein potentiel des outils de réglementation et de planification ; »

Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2005)

ENVIRONNEMENT

- Favoriser le verdissement, l'agriculture urbaine, notamment en utilisant l'objectif canopée;
- Mettre en œuvre l'approche par coefficient biotope/surface;
- Prolonger la trame verte sur le bord du Canal;
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine industriel et historique (sentiers découvertes, réemploi des bâtiments, liens avec le canal et le bord de l'eau de Lachine, etc.)
- Intégrer une vision d'écoquartier (ou de quartier durable voire carboneutre) pour les nouveaux bâtiments (canopée 25 %, toits verts ou blancs, gestion des eaux de pluie, faibles impacts, énergies renouvelables, collectes intégrées, parcs locaux et reliés, etc.);
- Mettre en valeur les boisés existants sur le site.

« QUATRE PRIORITÉS D'INTERVENTION

Priorité 1 - Réduire les émissions de GES et la dépendance aux énergies fossiles

Priorité 2 - Verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources

Priorité 3 - Assurer l'accès à des quartiers durables, à échelle humaine et en santé

Priorité 4 - Faire la transition vers une économie verte, circulaire et responsable »

Montréal durable 2016-2020 en bref.

Plan Montréal durable 2016-2020 : Ensemble pour une métropole durable

8.5 LE CANAL DE LACHINE

[..] « La Ville doit reconnaître comme un enjeu métropolitain le développement et la mise en valeur du canal de Lachine et des quartiers des communautés qui ont contribué à sa construction et à son essor. Elle devrait examiner la possibilité de créer le Site du patrimoine du canal de Lachine. »

[..] 8.6 Le patrimoine industriel

« La Ville devrait se doter d'un plan d'action et des mécanismes nécessaires pour assurer la protection des témoins industriels significatifs. »

Énoncé d'orientation pour une politique du patrimoine, Ville de Montréal, 2005

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL

- Prolonger la rue Notre-Dame vers le boulevard Saint-Joseph;
 - Favoriser l'arrivée d'une nouvelle épicerie de taille moyenne dans le cœur du quartier, avec services de livraison (aînés);
 - Prévoir des commerces de proximité (500m de marche) variés;
 - Aménager les trottoirs de la rue Notre-Dame vers le marché, favoriser l'achat local;
 - Penser le quartier largement pour inclure les différentes zones d'activités environnantes;
 - Attirer de nouvelles entreprises, élaborer une stratégie (voir entre autres les recommandations de déc. 2016 de la commission sur le développement économique de la Ville de Montréal);
 - Préserver les activités existantes (Maax, tournages, Cintube, etc.);
 - Valoriser et faire vivre l'histoire industrielle et le patrimoine bâti industriel dans la nouvelle économie du quartier;
 - Créer un lieu d'expression pour les artistes locaux;
 - Développer des projets culturels et touristiques;
 - Établir un zonage souple, adapté aux besoins du quartier (mixité d'usage d'un quartier complet);
- Favoriser l'emploi local en faisant appel aux organismes communautaires locaux mandatés par Emploi-Québec;
 - Inclure un volet d'économie sociale;
 - Valoriser le Canal Lachine.

ORIENTATIONS (EXTRAITS) :

2.2 Appuyer le développement artistique professionnel

2.5 Améliorer et accroître les espaces pour la création, la production et la diffusion

3.1 Préserver et mettre en valeur le patrimoine montréalais et mettre en valeur les territoires, sites, monuments et bâtiments d'intérêt patrimonial

4.3 Stimuler le développement du tourisme culturel

Montréal, Métropole culturelle, Plan d'action 2007-2017, édition 2014

État des lieux

3.0

Le territoire à l'étude est circonscrit entre la 6e avenue à l'ouest et la voie ferrée du CP à l'est, puis par la rue Victoria au nord et le Canal de Lachine au sud. Le site a d'abord été rural, les lots subdivisés perpendiculairement au canal et au Upper Lachine Road. Puis en 1883 une première usine métallurgique s'implante à l'entrée du canal, la Dominion Bridge. Suivra la Stelfil Limited en 1889, l'Allis-Chalmer-Bullock en 1904 et la Jenkins Brothers en 1932. Ces compagnies ont depuis fermé leurs portes. La Jenkins a été démolie, laissant un terrain vacant, l'Allis-Chalmer-Bullock est opérée par Del Metal, la Stelfil est majoritairement démolie, la Dominion Bridge est opérée par Cintube Ltée. De l'immense plan de l'ancienne Dominion Bridge, seuls quelques ateliers sont encore utilisés.



Source : Studio Cube 2006

La modification des transports, la crise et le changement des acteurs de la métallurgie ont laissé des séquelles profondes sur le territoire. La mutation du milieu de vie, de l'économie, de l'environnement et du paysage ont transformé le lieu et sa mémoire collective. Deux lots sont maintenant des friches vacantes, les bâtiments de la Dominion Bridge sont lentement délaissés. La vitalité du lieu a laissé place à l'abandon graduel du secteur.

Cette friche industrielle est maintenant en quête d'une nouvelle identité. Sa situation sur l'île, sa superficie, son importance historique et son patrimoine bâti offrent un espace d'intervention architectural et urbanistique d'exception. Le secteur visé, identifié au plan d'urbanisme, fait partie d'un ensemble industriel d'intérêt. Ce paysage urbain de grande importance patrimoniale devra donc être considéré dans son ensemble pour sa requalification et un traitement par section dissociée est à proscrire. Ses éléments ne devront pas être considérés arbitrairement, mais étudiés dans leur ensemble pour concevoir un espace fluide et viable.

Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger, « considèrent qu'un secteur industriel doit être étudié dans sa logique d'ensemble, en tenant compte de l'organisation spatiale et des modes de fonctionnement des complexes industriels ainsi que de chacune de leurs composantes. » (avis du conseil du patrimoine de Montréal et du comité Jacques-Viger, Montréal, 2014 : 4)

FERMETURES

1991

Jenkins Canada

Détruite

2000

Allis-Chalmers Manufacturing Co.

2003 (ADF)

Dominion Bridge Company

Cintube (activité réduite)

2008

Stelfil (Mittal Steel Inc)

Détruite, 2 bâtiments conservés



Source : Studio Cube 2006, adaptation Möbius4

La morphologie de ce territoire a été organisée en fonction de logiques productives et fonctionnelles. L'opération de ces sites a organisé l'espace social et urbain limitrophe nord et ouest. Les formes urbaines héritées de cette époque dicteront l'analyse et l'urbanité projetée. Les formes usinières et celles des quartiers limitrophes lachinois, sont des traces, des productions, un patrimoine, un paysage qui devront être traités dans l'insertion du nouveau tissu urbain.

Les différents lots appartiennent à différents propriétaires privés. Dans le redéveloppement du site, la planification de différentes infrastructures et équipements publics est à prévoir. Les différents paliers de gouvernance devront donc anticiper en amont les aires nécessaires à la structure du quartier et aux besoins de l'Arrondissement.

Ce secteur donne l'occasion de considérer les contraintes de la friche industrielle comme des éléments majeurs de la force de ce redéveloppement. Il y a ici l'opportunité de fusionner ces contraintes avec les enjeux sociaux, économiques, culturels et environnementaux et de les utiliser comme leviers du projet. En reconnaissant la valeur de ces éléments, le projet est porté par une nouvelle conception. Ce caractère unique le démarque et donne ainsi une plus-value à son ensemble et à son développement.

On ne développe plus comme partout ailleurs, Lachine se démarque alors par son identité retrouvée.



Lachine, 1908
 Les principales usines sont implantées.
 La trame urbaine se construit.
 Source : BaNQ, D.M.D.



Lachine, 1978
 Source : BaNQ, Ministère des Terres et Forêts, Québec

3.1

BREF HISTORIQUE :

LACHINE, ÉVOLUTION D'UNE URBANITÉ

Par sa situation géographique, en amont des rapides, Lachine fut privilégiée comme lieu de transit à travers son histoire. Elle devint ainsi le passage obligé du transport et du commerce entre les Grands Lacs et Montréal, et se développa sur plusieurs décennies en parallèle avec cette dernière.

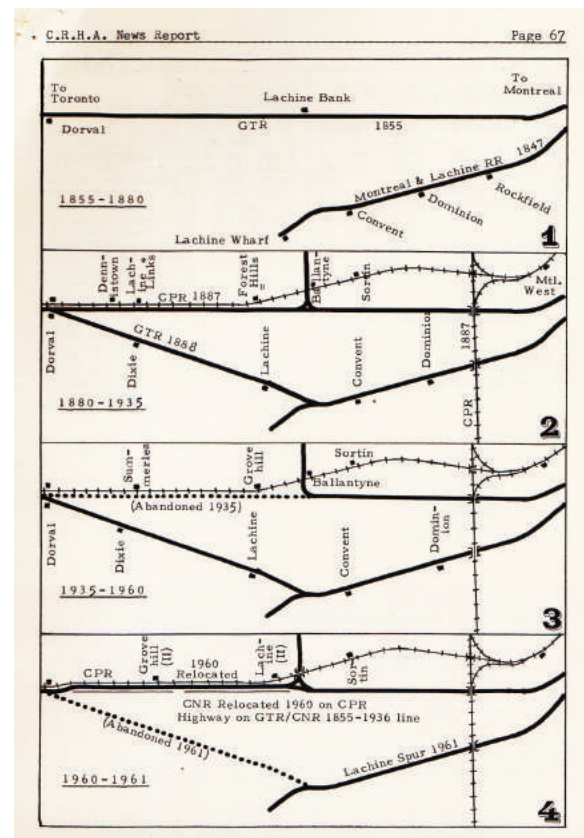
Vers 1667, des colons s'installent sur les terres qui font front au lac Saint-Louis. Au 17^e siècle, Lachine fait partie d'un immense réseau international de commerce des fourrures entre les mondes européen et amérindien. Vers 1811, l'implantation de la Brasserie Daws inscrit le territoire dans l'industrialisation et redéfinit le noyau villageois. Le secteur sera majoritairement rural jusqu'à la construction du canal et son ouverture en 1825. Cet évènement modifie l'organisation du lieu, l'épicentre se déplaçant vers l'entrée du canal. De la fin du 18^e siècle au début du 19^e siècle, la population triplera. En 1872, Lachine possède des infrastructures urbaines modernes étant alors la seule municipalité riveraine du lac Saint-Louis à offrir ces services.

Le Canal de Lachine est le premier corridor industriel au pays et permet à Montréal de se développer comme lieu économique majeur. Lachine profite de cet essor et son aspect se modifie avec la venue des industries métallurgiques. Le processus d'urbanisation s'amplifie et transforme les champs avoisinants en quartiers urbains. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent met fin à cet essor et, des années 70 aux années 2000, un long déclin change la dynamique du lieu et affecte la ville en son centre.

Aujourd'hui, on retrouve sur le territoire de Lachine un patrimoine bâti qui témoigne des évènements marquants qui ont structuré l'agglomération et son urbanité; les infrastructures : le Canal de Lachine et le boulevard Saint-Joseph (Upper Lachine Road), le chemin de fer du Grand Tronc et le quai de Lachine; les industries et commerces : la maison Le Ber-Le Moyne, la Compagnie de la Baie d'Hudson, les bâtiments de la Daws, les complexes de la Dominion Bridge, de l'Allis-Chalmer- Bullock, de la Harrington (ne subsiste qu'une infime portion) et de la GE; le noyau institutionnel : le couvent des Sœurs de Sainte-Anne, les églises Saint-Andrew's United Church, St. Stephen's et l'église des Saints-Anges; l'urbain : l'ancien noyau villageois sur Saint-Joseph, les quartiers ouvriers et les bâtiments commerciaux de la rue Notre-Dame.

On retrouve aussi les anciens tracés des chemins de fer qui reliaient Lachine à Montréal dont le premier chemin de fer de l'île, le Montréal Lachine Railroad, qui reliait en 1847 Montréal au quai de Lachine et de là, le train passait à Kahnawake pour se rendre aux États-Unis. Des fragments de la ligne du Grand Tronc se retrouvent aussi en parallèle à la rue Victoria.

Lachine fut depuis ses premières installations, un lieu de transit et de commerce. Aujourd'hui, le futur développement de Lachine-Est offre l'opportunité de recréer cette synergie et de redonner un élan économique.



Les différentes lignes de chemin de fer qui ont unies Lachine et Montréal de 1855 à 1961.
Source : Canadian Railroad Historical Association News Report; May-June 1961

SAINT-PIERRE

« En 1805 est aménagé le chemin Upper Lachine Road qui permettaient aux diligences de relier le port de Montréal au quai de Lachine. (...) On y transportait également les marchandises destinées pour le Haut-Canada et les passagers aux différentes auberges parsemées entre les actuelles 21e et 32e avenues. Partant du port de Montréal, elle traversait le village des Tanneries afin d'emprunter la terrasse du Coteau Saint-Pierre (le parcours actuel de la rue Saint-Jacques) pour descendre à la hauteur de Rockfield et rejoindre le Lower Lachine Road à la hauteur de ce qui est maintenant l'intersection de la rue Saint-Joseph et la 6e avenue à Lachine.

En 1812, lors de la guerre anglo-américaine, l'armée anglaise craignant une invasion américaine comme celle de 1775, construisait au-dessus de la falaise, où se trouve maintenant l'Hôtel de ville de Montréal-Ouest un poste d'observation où s'installa un régiment de soldats écossais afin d'interdire l'accès aux Américains par le Upper Lachine Road. (...) Cette garnison demeura en fonction durant une quinzaine d'années avant de fermer. Lors de leur temps libre, les officiers organisèrent des courses de chevaux sur une piste nommée Blue Bonnets en raison des bonnets bleus portés par le régiment écossais. Plus tard après la fermeture du poste militaire, un ancien sergent ouvrit une auberge au bas de la côte et qui servait également de poste de relais pour le service de diligence. Quelques maisons s'installèrent auprès de l'auberge et ce lieu fut désigné sous le nom de Blue Bonnets.

L'arrivée en 1847, du service ferroviaire entre la gare de Bonaventure et le quai de Lachine avec une station nommée Reilley's Crossing station mit fin au service de diligence en été. Plus tard en 1872, la compagnie ferroviaire du Grand Tronc construisit la ligne reliant Montréal et Strafford entraînant la démolition de l'auberge et l'expropriation de la piste de course au haut de la falaise (à côté de l'actuelle rue Westminster à Montréal-Ouest. Ainsi la future municipalité de Saint-Pierre (qu'on nommait Blue Bonnets) se trouvait entravée entre les voies du Grand Tronc et du Montreal & Champlain. On commença à tracer les rues et le lotissement des terrains entre les deux passages à niveau (au pied de la colline pour le Grand Tronc et celui de la Montreal & Champlain à la traverse Reilley's Crossing du nom du premier surveillant) vers 1875. Plus tard on construisit à cet endroit la station Rockfield qui sera démolie en 1915.

Le deuxième élargissement du canal en 1875 accéléra l'ère de l'industrialisation à Montréal et Lachine. Plusieurs industries s'installèrent autour du village devenu Village de Saint-Pierre-aux-Liens en 1893 et ville en 1908 (quant à la paroisse, elle était attachée à Notre-Dame-de-Grâce depuis 1867 et s'en détacha en 1906). La Canadian Car & Foundry en 1905, la Premier Glass en 1916 qui après sa faillite en 1919 deviendra la Consumer Glass (usine qui sera complètement détruite par un incendie le 5 juin 1991 et dont le site est devenu le quartier résidentiel Cours Pominville), la Bakelite qui occupera le bâtiment de l'ancienne remise à tramways (dont le service a été mis en service en

1897 et dont la voie ferrée est devenue en 1960 la rue Notre-Dame) et qui porte maintenant le nom de Baker. Le bâtiment qui abrite maintenant la brasserie Le Cordon a été construit en 1923 et servait de sous-station électrique afin d'alimenter le service de tramway qui prenait de l'expansion.

En 1913, l'ouverture du pont Gauron permettra de relier l'avenue Gauron à l'avenue Dollard, donnant accès aux industries s'installant sur la rue Saint-Patrick. En 1925 sera inauguré le premier service d'autobus hors des limites de Montréal, reliant le terminus de Montréal-Ouest au marché public de Lachine en empruntant la rue Saint-Jacques, le boulevard Saint-Joseph et la rue Provost. En 1936 et 1939 sera construit le boulevard Métropolitain qui reliera Montréal à Sainte-Anne-de-Bellevue, à partir de la rue Saint-Jacques à la hauteur de l'actuel commerce Canadian Tire. Au début des années 1960 alors que Montréal était un vaste chantier de construction, Saint-Pierre verra sa physionomie modifiée par la démolition du Viaduc Rockfield, la construction de l'échangeur Saint-Pierre qui permettra de créer des liens entre la nouvelle autoroute 20 et la route 138, donnant l'accès au pont Mercier. Le service de tramway prenant fin en 1958, les rails seront enlevés de ce chemin privé qui deviendra la rue Notre-Dame. En 1968, Saint-Pierre comptait 107 entreprises manufacturières et commerces importants. En 2000, [c'est] intégration de Saint-Pierre à Lachine. [et en] 2002, [la] fusion de Lachine à Montréal. »

LASALLE

« En 1892, la partie ouest de la paroisse de Lachine se voit redéfinie alors que se crée la nouvelle municipalité du village de Dorval. Puis en 1912 sa partie est sera érigée en municipalité sous le nom de Ville LaSalle. Au début, c'est un territoire essentiellement agricole avec une population de 500 personnes, traversé en son centre par le canal de l'aqueduc. C'est à partir de 1920 que les premières industries s'y installent, notamment le long du canal (Peacock Bros, Montreal Coke & Mfg., Monsanto, Imperial Oxygen, etc..) et le quartier Highland (Burroughs Wellcome; Brasserie Labatt; General Food; Kruger; Distillers Corp. Seagram. Sa population est passée de 500 âmes en 1912 à 30 904 en 1950 pour atteindre environ 74 000 en 2005. »

André Robichaud, Société d'histoire de Lachine, décembre 2016



Lachine, 1952
Source : BaNQ, A.S.E., 1907-1952

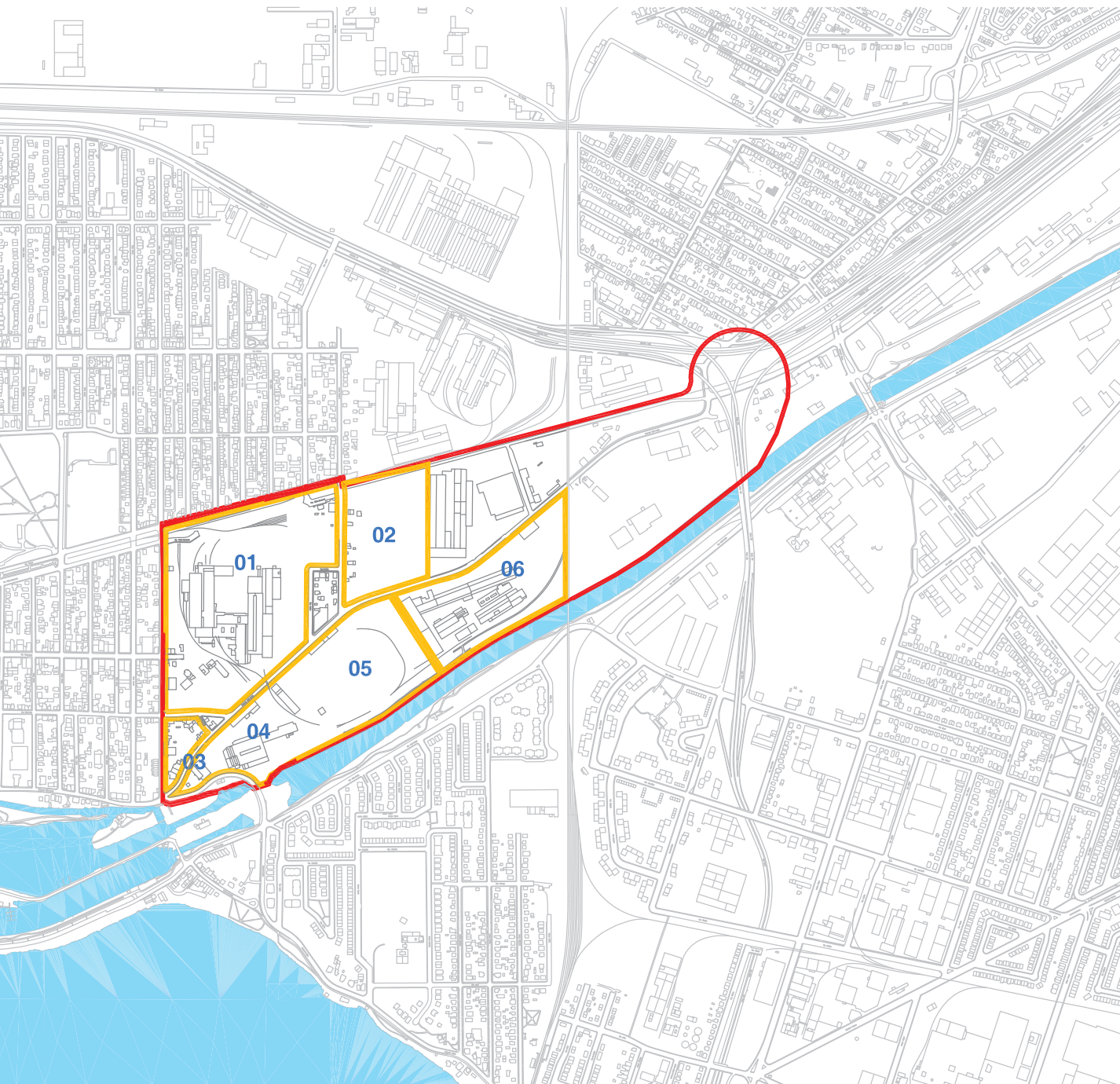
3.2 ÉLÉMENTS PHYSIQUES À MODIFIER :

TRAME VIAIRE, ENCLAVEMENT ET ACCESSIBILITÉ

La proximité du réseau autoroutier et ferroviaire est une opportunité pour le secteur, mais aussi une contrainte, le rendant très enclavé. L'accès au site et à l'ensemble de l'Arrondissement doit donc être bonifié pour permettre le développement et corriger la situation de reflux aux entrées du secteur par les réseaux routiers majeurs. L'accès au quartier Saint-Pierre est aussi limité et le quartier est enclavé par cette trame viaire. Les liens en mobilité douce sont aussi déficitaires et problématiques pour le quartier Saint-Pierre. L'accessibilité et la fluidité sont donc prioritaires.



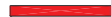


Source : Ortho-photo, UQAM, adaptation Möbius4



Plan 01
Secteur à requalifier

La zone étudiée comprend les secteurs à densifier (secteurs mixtes au plan d'urbanisme), les secteurs à l'est qui subissent des mutations et le secteur de l'échangeur Saint-Pierre, lien entre les quartiers.

Le développement du quartier sera de mixité socio-économique. Les secteurs limitrophes sont inclus à l'étude comme facteurs influents du redéveloppement.

-  Secteur d'étude
-  Secteur de mixité socio-économique
-  Canal de Lachine
- 01** Ancienne Dominion Bridge
- 02** Ancienne Jenkins Valves
- 03** Spinelli Toyota
- 04** Clintube Ltee
- 05** Ancienne Steffil
- 06** Del Metal / Ancienne Atlas Chalmers Bullock



Janvier 2017

Source cartographique: Ville de Montréal

Aucune échelle

Documents

Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, *Démolition de bâtiments - Projet Dominion Bridge (AC14-LAC-02)*, Avis suite à son assemblée du 14 mars 2014.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02_CPM_CJV_D%C9MOLITION.PDF

GALLUP, Kim _Möbius4 Design architectural, *Les '100 Glorieuses' de Lachine - Étude du patrimoine d'archives et des collections du territoire de Lachine*, mars 2015, 101 p.

Ville de Montréal, arrondissement de Lachine, *Plan d'urbanisme de Montréal - Arrondissement de Lachine*, mai 2005
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_lch_fr/media/documents/plan_urbanisme_lachine.pdf

Ville de Montréal, service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, direction du développement urbain, division du patrimoine et de la toponymie, *Évaluation du patrimoine urbain - arrondissement de Lachine*, Bibliothèque nationale du Québec, Montréal, 2005, 66 pages. ISBN 2-7647-0462-3,
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/41/5i.pdf>

Éléments structurants du modèle lachinois

4.0

« Le paysage ne supporte pas de mensonges »
Adolf Loos, architecte, 1910

Lieu d'ingéniosité et de fierté lors de son apogée,
le lieu doit s'imprégner de son riche passé pour
réintroduire cet indice de fierté.

L'ADN du secteur est celui des bâtisseurs, de la
technologie, de l'industrialisation, de la production,
du commerce et, principalement, de la relation à
l'eau. Ce lien fort qui a depuis leur émergence, uni
Montréal et Lachine.



Ponts roulants, rue William MacDonald, Dominion Bridge
Source : Kim Gallup, 2005

Le site est riche d'éléments qui créent son identité. Les ignorer soustrairait à la valeur de l'ensemble. Les intervenants du projet ont ici la possibilité de s'approprier des éléments qui donneront une valeur additionnelle à l'investissement. Ces éléments devront donc être traités dans leur intégrité à l'identité du site, et non en calquant ce qui a été fait ailleurs, et être insérés dans le projet en lien avec la modernité, leur nature, leur identité patrimoniale et la morphologie paysagère.



Ponts roulants, boulevard Saint-Joseph, Dominion Bridge
Source : Kim Gallup, 2005



Ancien bâtiment de la Dominion Wire MFG et de la Stelfil
Source : Kim Gallup, 2005

Il faut ici considérer l'aménagement de ce territoire dans sa dimension d'investissement sociétal à long terme. Aujourd'hui, et ce depuis plusieurs années, la tendance est au développement durable. Mais cette volonté de durabilité met bien souvent de côté le portrait d'ensemble pour ne se concentrer que sur certaines technicités. Un développement durable exemplaire se doit d'englober toutes les composantes du lieu ou de l'objet à transformer pour en faire un lieu viable et durable sur une période indéfinie. On s'inscrit dans la durabilité en connaissant le lieu que l'on traite. On ne travaillera pas juste par critères sélectionnés, mais par qualité de l'ensemble.

Il faut donc aborder ce site, non pas comme un lieu à refaire avec toutes les nouvelles possibilités et techniques vertes, mais le voir comme une entité à exploiter avec tout son potentiel. Potentiel structurel, culturel, urbain, de reconversion et de réutilisation. Ce site offre très largement ce potentiel de reconversion durable exemplaire.

Le but est de relier les différents tissus urbains, de redonner une certaine cohérence à l'ensemble, de lui donner une identité plus affirmée. Ce territoire offre l'opportunité de créer un lien plus fort entre le canal et la ville par des interventions fines, et un tissage entre l'existant et le projeté. Le lien à l'eau est vital pour l'identité du projet. La manière dont il sera traité peut donner au projet une image d'exception ou au contraire, mal interprété, il deviendra l'exemple à ne pas suivre, l'exemple de l'opportunité de design manquée. Le canal est un monument de l'histoire de Montréal. Il faudra lui accorder toute l'importance qu'il mérite.



Ancienne Jenkins, démolie
Source : Kim Gallup, 2005



Ateliers de la Dominion Bridge
Source : Kim Gallup, 2005

Il faudra structurer le territoire par son réseau d'espaces publics, en se fondant sur sa charpente paysagère, morphologique, architecturale et viaire. Il faudra mettre en scène ses éléments forts; centrer le cœur sur le signifiant, l'identitaire; soigner les entrées sur le site pour qu'elles marquent le passage d'un lieu à l'autre.

Pour qu'une ville soit durable, il faut qu'elle soit bien conçue, bien entrevue, les villes visionnaires savent entrevoir les défis futurs et apportent des solutions d'avant-garde dans leurs balises et décisions sur leur *Master Plan*. Une ville n'est pas qu'un projet d'urbanisme, elle est sociale, économique, culturelle, technologique.

Le modèle lachinois sera celui de l'ingéniosité, de la collaboration et de la structuration. Ceux qui y travailleront devront être avant-gardistes, visionnaires, sans peur des défis et des nouvelles avenues.



Proposition de place publique et de réhabilitation des ateliers sur la Dominion Bridge
Source : Studio Cube, 2006

4.1 ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

CANAL DES SULPICIENS

Premières tentatives de canalisation destinées à la navigation en Amérique, le canal servira à l'énergie hydraulique. Débuté en 1689 par Dollier de Casson, il reliait le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre du côté de Lachine. L'ancien tronçon de Lachine passait à travers le secteur industriel de Lachine-Est jusqu'en 1913. Il pourrait encore en rester des traces. Selon l'avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, « en plus de sa valeur fondatrice, ce projet est représentatif de l'importance des rapides de Lachine dans l'histoire de Montréal et par conséquent du rôle de la ville de Lachine dans la vision de Dollier de Casson pour l'ensemble de l'île. »

(Démolition de bâtiments - Projet Dominion Bridge (AC14-LAC-02), Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger suite à son assemblée du 14 mars 2014, p.5)

Cet élément archéologique sera à traiter en amont puisque sa mise à ciel risquerait de compromettre le temps de développement. Son traitement archéologique devra donc se retrouver dans les débuts du phasage pour ne pas chambouler la construction sur le site. À Istanbul et à Rome, lorsqu'un projet est en marche et que des artefacts archéologiques sont mis à jour, la construction s'arrête pour laisser place aux archéologues, le temps qu'ils étudient le site. Les découvertes peuvent même amener à une réinterprétation du projet en cours. Ce sont des investissements qui augmentent la richesse de ces villes.



Le tracé archéologique du Canal des Sulpiciens, 1732
Source : SACL, Ville de Montréal, 2006

BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Ancien Upper Lachine Road, ce tracé est fondateur et est donc considéré comme ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle. Il est l'un des premiers chemins reliant Montréal au reste de l'île ayant permis le contournement des rapides. Dans la section longeant le lac Saint-Louis, on y retrouve la plus grande concentration d'immeubles patrimoniaux de Lachine. On peut y lire les différents développements commerciaux, industriels, institutionnels et résidentiels. Il est la porte d'entrée est de l'arrondissement et traverse le site sur sa longueur.

Il nécessitera une intervention particulière en considération de son statut. Une trop grande modification de son gabarit en changerait sa nature et son identité serait perdue à jamais. Pour résoudre la problématique de la fluidité du secteur, des alternatives innovantes devront être envisagées.



L'entrée du site par le boulevard Saint-Joseph
Source : Kim Gallup, 2005

PATRIMOINE INDUSTRIEL

Il est de première importance, car c'est un élément structurant du secteur et sa valeur patrimoniale marque la dernière ère industrielle du canal. Il reste le seul ensemble industriel représentatif de cette ampleur sur l'Île de Montréal. La Dominion Bridge a vu les meilleurs ingénieurs d'ici et d'Europe construire une majorité de l'ensemble des infrastructures du pays. La Compagnie de la Dominion Bridge est le pilier de la construction du Canada et représente donc un élément qui peut être synergique pour l'identité future du lieu, tant au niveau culturel qu'économique. Il est incontournable d'en souligner la valeur patrimoniale d'intérêt au plan d'urbanisme.



Ateliers de la Dominion Bridge
Source : Kim Gallup, 2005

DOMINION BRIDGE

Même s'il reste peu des bâtiments originels de la compagnie, la valeur du site réside dans les traces de l'évolution de sa production. Cet héritage architectural prend aussi son sens dans la lecture des différents documents d'archives qui racontent l'histoire technologique et socio-économique du quartier. La grandeur de son rayonnement et de son influence nationale se retrouve aussi dans la multitude d'œuvres de génie réparties sur le territoire canadien. Le site de la Dominion Bridge est un témoin important de notre héritage. « Visuellement expressifs, leur présence [les bâtiments] témoigne éloquemment de la naissance de ces géants de l'industrie et de leur durabilité. [...] car on se doit de préserver les témoins qu'on ne verra nulle part ailleurs et ceux qui risquent de devenir les dernières sentinelles de leur espèce. »

(ARCHEMI/MAITRE D'OEUVRE DE L'HISTOIRE/LAFONTAINE, LUCE/SACL, Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine, Ville de Montréal, 2008 :26)



L'ancienne usine de la Dominion Bridge, aujourd'hui Cintube
Source : Kim Gallup, 2005

CANAL LACHINE

La valeur patrimoniale du Canal de Lachine est exceptionnelle, car il a été le facteur clé de l'implantation des usines et de l'essor des quartiers ouvriers et du développement économique de Montréal au niveau international. Le rôle du canal est d'importance dans le dessin du futur site. Il est lié au paysage industriel et caractérise fortement le site. Son intégration architecturale est fondamentale au redéveloppement du lieu, elle est structurante au projet. Ses fonctions renouvelées doivent s'établir avec les nouvelles fonctions du lieu.

PONT ROCKFIELD ET LE VIADUC

Ils font partie de l'ensemble paysager et définissent tout autant le territoire.

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRE

Les structures ferroviaires enclavent le secteur, mais elles sont aussi les témoins de l'histoire de transit du lieu et de son industrialisation.

RUE NOTRE-DAME

Artère principale de commerce pendant des décennies, la rue Notre-Dame est liée historiquement et physiquement au cœur de l'ancienne Dominion Bridge. Sa reconnexion au site permettra d'accroître l'achalandage, et donc sa revitalisation.



Le canal avec vue sur les secteur sud du site.
Source : Kim Gallup, 2005

RUE VICTORIA

Le tracé de la rue Victoria a été développé en parallèle à celui du Grand Tronc (Montréal and Lachine Rail Road). Artère collectrice de l'arrondissement, elle servira de voie de transit et de contournement du secteur. Cette artère offre plus de possibilité que le boulevard Saint-Joseph quant à sa modification ou son élargissement. Il y a peut-être plus de potentiel à utiliser cette rue pour un flux plus dense de la circulation.

PARCOURS RIVERAINS

Le parcours riverain est un élément qui liera le nouveau à l'ancien. La suture qui sera faite entre le Vieux-Lachine et le nouveau site par ses berges est élémentaire. La compréhension physique doit être fluide et le parcours lisible. Ce parcours, bien pensé et structuré est une valeur assurée pour l'ensemble de l'arrondissement. Son interprétation devra donc être liante et éviter la rupture.

VIEUX-LACHINE

Secteur unique sur l'Île de Montréal par son cadre bâti riche et son noyau institutionnel, il marque deux grandes époques économiques de Lachine, celle riveraine et celle industrielle. Ses quartiers sont représentatifs de ces deux époques et les quartiers ouvriers marquent le lien avec le pôle industriel.

FRICHES DE VERDURES

Deux grandes friches de verdure se retrouvent sur le site. Celle appartenant à Parcs Canada et celle qui s'est développée depuis la fin des activités sur le site de la Dominion Bridge. Ces deux éléments peuvent être intégrés dans le redéveloppement du site. Ce sont des éléments de verdure qui doivent être considérés dans l'aspect environnemental du projet.

RÉSEAU AUTOROUTIER

En détail, la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph sont des rues collectrices alors que toutes les autres rues du secteur Lachine-Est sont des rues locales. De plus, les rues Victoria et William-McDonald sont séparées par une emprise ferroviaire. Il est à noter que la rue Victoria a été prolongée en 2008 vers l'est, entre la 1^{re} avenue et le boulevard Saint-Joseph, et ce nouveau tronçon est aligné avec la rue William-McDonald. Le carrefour situé entre la 1^{re} Avenue et l'avenue George-V permet de corriger cet alignement grâce à un carrefour giratoire.

Le secteur se trouve à plus grande échelle, enclavé par l'autoroute 20 au nord et la 138 à l'est. Sa pointe est se retrouve à la jonction d'un ensemble viaire marqué par la structure de l'échangeur Saint-Pierre et le carrefour des rues Victoria, Saint-Joseph, Notre-Dame Ouest et Saint-Jacques.

GARE DE TRAIN DE BANLIEUE NOUVELLE DE L'AMT

La « Gare du Canal » ouvrira en janvier 2017 sur la ligne de trains de banlieue Candiac. Elle est implantée au sud-est de l'intersection du boulevard Saint-Joseph et des voies ferrées entre les gares LaSalle et Montréal-Ouest. Elle est ainsi la première infrastructure modifiant le secteur pour le futur redéveloppement.

Le plan directeur devra intégrer tous ces éléments structurants dans une notion d'inclusion, pas seulement comme des mesures techniques d'urbanisme, plus que des points sur un plan, mais dans la notion de valeur ajoutée au projet. Afin de ne pas mettre de côté des éléments qui rapporteront au lieu et à ses habitants à long terme, il faudra les traiter avec importance et subtilité.

PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Extrait de la Charte pour la protection et la gestion du patrimoine archéologique, ICAHM, ICOMOS International, 1990

Le patrimoine archéologique est « la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé. Le patrimoine archéologique est une richesse culturelle fragile et non renouvelable »

ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN ARRONDISSEMENT DE LACHINE

Patrimoine industriel : Le patrimoine industriel commande aussi une adaptation des critères en usage pour reconnaître sa spécificité, notamment quant à la primauté de la fonction sur l'esthétique architecturale ainsi que son lien particulier avec la trame urbaine. Les critères utilisés sont les suivants :

- la valeur historique et sociale d'une industrie dans le développement de l'arrondissement, de la ville ou même de la province et du pays;
- l'intégrité du complexe (ancienneté, évolution architecturale, évolution
- technologique);
- le processus de production particulier;
- le lien avec les voies de transport;
- le lien avec le développement des quartiers ouvriers;
- l'insertion dans le paysage urbain.

IMMEUBLES DE VALEUR PATRIMONIALE EXCEPTIONNELLE

- Complexe Stelfil
- Complexe Jenkins Canada Inc
- Pont Rockfield CPR
- Canadian Car and Foundry
- Dominion Plan
- Harrington Building 735, 1re Avenue

LES IMMEUBLES DE VALEUR PATRIMONIALE INTÉRESSANTE

Complexe Allis Chalmers Bullock

Source : Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, p.7

S'ARRIMER AVEC LE CANAL

À cet effet, les plans directeurs de Parcs Canada et du secteur de l'est de Lachine devraient être arrimés. En effet, suite à un exercice de vision sur le Canal Lachine, organisé le 9 décembre 2015 par Convercité en collaboration avec l'Institut du Nouveau Monde (INM) pour Parcs Canada, il est indiqué dans les faits saillants de leur rapport que « parmi neuf lieux ayant été identifiés comme ayant un fort potentiel de développement, ceux auxquels les participants donnent le plus d'importance sont le secteur de l'écluse n° 1 et le secteur de l'écluse de Lachine. »

Aussi, « Les participants imaginent le Canal de Lachine en 2035 comme un lieu accessible, sécuritaire, reconnu à l'échelle internationale pour sa beauté, sa vitalité et ses divertissements. Ce lieu, dont le potentiel patrimonial et historique sera exploité, constituera aussi le terreau des arts, de la culture et de l'innovation, permettant à la communauté locale d'en être fière et de renforcer son identité. »

PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL 2004 : LACHINE

Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Mettre en valeur le parcours riverain et le patrimoine industriel

Balises d'aménagement

1. Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de moyenne densité.
2. Définir pour le boulevard Saint-Joseph une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.
3. Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard De Maisonneuve Ouest.
4. Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.
5. Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.
6. Améliorer la circulation dans l'axe du chemin Du Musée.
7. Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port qui longerait le canal.
8. Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.
9. Mettre en valeur le patrimoine industriel.

Documents

Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, *Démolition de bâtiments – Projet Dominion Bridge (AC14-LAC-02)*, Avis suite à son assemblée du 14 mars 2014.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02_CPM_CJV_D%C9MOLITION.PDF

Convercity, en collaboration avec l'Institut du Nouveau Monde (INM), *Rapport de l'exercice de vision avec les parties prenantes pour le canal de Lachine*, Rapport présenté à Parcs Canada, février 2016

GALLUP, Kim _Möbius4 Design architectural, *Les '100 Glorieuses' de Lachine – Étude du patrimoine d'archives et des collections du territoire de Lachine*, mars 2015, 101 p.

SITA, « AGORA », Un projet de reconversion durable pour Metaleurop Nord, Dossier de presse AGORA Metaleurop, Luxembourg 2003, 10p.

Ville de Montréal, arrondissement de Lachine, *Plan d'urbanisme de Montréal – Arrondissement de Lachine*, Section 4.8.2 Lachine Est Orientations générales Montréal 2004, pp.236-237, mai 2005
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_lch_fr/media/documents/plan_urbanisme_lachine.pdf

Ville de Montréal, service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, direction du développement urbain, division du patrimoine et de la toponymie, *Évaluation du patrimoine urbain _ arrondissement de Lachine*, Bibliothèque nationale du Québec, Montréal, 2005, 66 pages. ISBN 2-7647-0462-3,
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/41/5i.pdf>

Précédents

5.0

Les deux exemples présentés ici démontrent des processus bien menés de réhabilitation de friches industrielles. L'île de Nantes et Belval inscrivent leur projet distinctivement dans la morphologie et l'histoire des lieux. L'échelle de temps et la structure de gestion privilégiées caractérisent de la même manière ces deux projets. Vecteurs de réussite, le temps et l'organisation structurante accordés au projet sont essentiels à son bon départ et à sa poursuite.

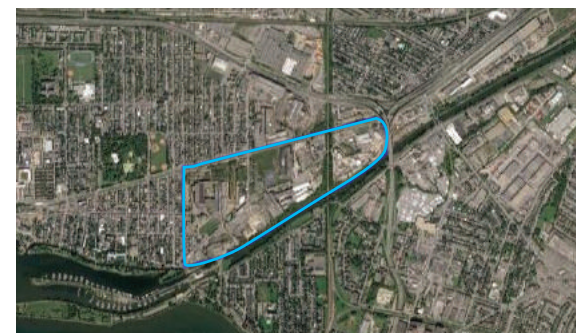
Ces précédents ont été retenus parmi d'autres pour les similarités qu'elles présentent avec le site à l'étude, mais ne constituent pas pour autant des modèles absolus. Ils sont représentatifs dans leur réhabilitation et leur mise en forme qui s'échelonnent sur plus de 20 ans, ce qui permet d'analyser leurs réussites et leurs échecs et d'en tirer parti pour la future mise en œuvre du projet de l'est de Lachine.

Bien entendu ce sont des projets phares qui ont chacun développé leur propre modèle, mais ce qui est intéressant ici, c'est que leur succès repose sur une démarche semblable, soit la rentabilisation de la friche valorisée par ses constituantes et la structure de gestion du projet.

Les deux projets se situent à des échelles différentes et ont tous deux misé sur des éléments porteurs analogues : le savoir et la culture, ainsi que sur leur particularité identitaire soit le fleuve et la diversité du bâti industriel pour Nantes, et le passé sidérurgique pour Belval. Les deux visions ont aussi su exploiter la richesse du patrimoine

industriel. Les quartiers de l'île de Nantes se sont développés autour de structures existantes et en lien avec le fleuve. Belval avait quant à lui un terrain permettant plus de liberté et une section demandant plus de créativité architecturale.

Dans un contexte semblable, le site nécessitant un développement d'envergure et offrant un patrimoine bâti et paysager à exploiter, Montréal et l'arrondissement de Lachine pourraient tirer parti de la situation et débiter un projet véritablement exemplaire.



Lachine



Nantes



Belval

Comparaison d'échelle entre Lachine, Nantes et Belval

5.1

Nantes / France

Ici se fabrique la ville de demain, aimable et inventive. Avec des slogans accrocheurs, la ville de Nantes dans l'ouest de la France vampe son île et annonce la suite de cette aventure de 25 ans. Sur près de 10 ans, la volonté politique a porté le projet et mené une réflexion approfondie. Les premiers quartiers se sont développés, les reprises de monuments ont été amorcées, les premières institutions s'y sont installées et les grandes lignes d'un projet fédérateur se sont construites. Aujourd'hui, avec une nouvelle équipe pluridisciplinaire, on ajuste le tir, on peaufine les stratégies, on jette un nouveau regard et, dans un contexte qui a évolué, on améliore le plan directeur.

Le projet de l'Île de Nantes a misé dès le début sur la reconquête de l'espace public et du lien au fleuve. Le Plan guide d'Alexandre Chemetoff a servi de cadre sur une période de dix ans à la conversion de l'île. L'originalité de cet outil tient



Nantes, site Alstom, Espaces publics, 2009
<http://www.iledenantes.com/fr/projets/59-secteur-als-tom.html>

en deux principes essentiels : il prend en compte l'existant pour inscrire les nouvelles interventions et reste flexible, s'adapte au fil du temps et évolue au fil des projets publics et privés. En optant pour ce processus, l'équipe a inscrit le projet dans la durabilité. Cette vision d'une modernité en évolution perpétuelle a mené à une programmation flexible évitant les interventions figées.

Dans cette démarche, la consultation publique est à l'avant-plan. L'appropriation citoyenne se fait de pair avec le système de gouvernance établi depuis les années 90. En 2003 la SAMOA, une société mixte publique locale, est mise sur pied et assure la conduite du projet de l'île et sa maîtrise d'ouvrage opérationnelle. Elle est composée de : Nantes Métropole (majoritaire), Ville de Nantes, Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), Conseil régional des Pays de la Loire, Conseil général de Loire Atlantique, Syndicat mixte du SCOT Nantes Saint-Nazaire, Ville de Rezé. Un dialogue permanent se fait entre les acteurs de la gouvernance, les citoyens, les associations et les professionnels.

Depuis les débuts, les grands axes du projet affirment son identité. La connexion au fleuve et la mise en valeur du patrimoine ont été les premiers éléments incitatifs ramenant l'activité sur l'île. La mémoire industrielle et portuaire a guidé les interventions primaires. Cette identité reprise s'est adaptée, s'est renouvelée trouvant de nouvelles fonctions dans la modernité. Les espaces publics existants ont été revus et



Nantes, les Nefs, Equipements, 2007
<http://www.iledenantes.com/fr/projets/63-les-nefs.html>

d'autres se sont installés. Autour de ces places s'est construit un tissu urbain mixte. La durabilité est présente à différents degrés, du simple bâtiment solaire à l'écoquartier. Les institutions s'y sont aussi implantées en commençant par le Palais de Justice livré en 2000 et bientôt le CHU Île de Nantes attendu en 2025, dont la construction vient de commencer.

Pour la phase 2 (2010-2030), une nouvelle équipe a été mandatée, celle des architectes-urbanistes Marcel Smets et Anne-Mie Depuydt. Dans la continuité de l'approche précédente, les lignes de force s'appuieront aussi sur la géographie et l'histoire du site. Les Plans des transformations

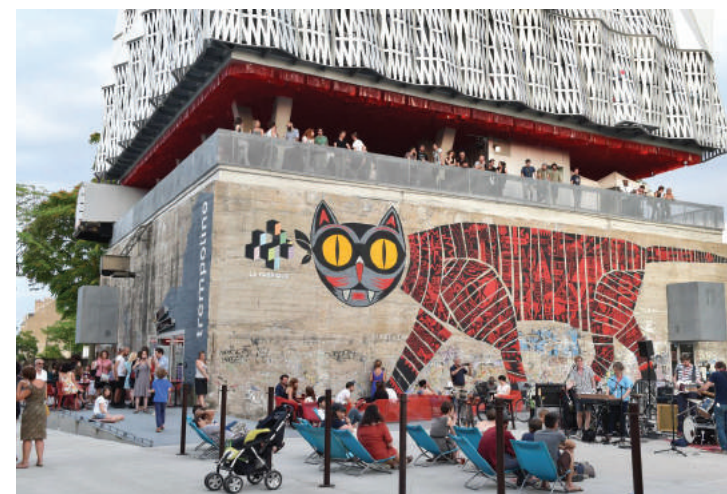
seront axés sur la mobilité, la trame paysagère, les rives, l'union des quartiers et de l'île à la métropole. Face à la ville qui se modifie, aux attentes des citoyens qui changent, l'Île de Nantes se penche sur les défis climatiques, environnementaux, économiques et sociaux et crée la ville de demain.

L'inspiration de Nantes pour Lachine se retrouve dans ce plan directeur, adaptable sur des échéanciers à court et à long termes. Bien développé dans un premier temps et permettant une flexibilité pour accueillir les différentes interventions sur le site, il a mûri et mené à des interventions projetées pour 2010-2030. Il ne vieillit pas, mais s'adapte et permet une belle continuité. Ici la réflexion s'est faite en tenant compte des réalités et besoins futurs.

L'arrondissement de Lachine s'assurerait d'obtenir un projet bien conçu en se donnant l'avantage d'une réflexion dans une échelle temps stratégique pour ce site. Lachine, comme Nantes, a initié des échanges avec sa communauté. Comme cet exemple le démontre, poursuivre cette démarche profitera à l'élaboration du projet.

Enfin, un troisième élément s'impose dans cette démarche : la structure de gouvernance qui assurera la mise en œuvre.

Réunis, ces éléments fédérateurs et structurants permettront une économie de temps et de moyens, inscriront le projet, dès ses prémices, dans la durabilité et créeront un modèle lachinois de développement territorial fondé sur les valeurs des citoyens qui la composent.



La Fabrique, Equipements, 2011
<http://www.iledenantes.com/fr/projets/65-la-fabrique.html>



Les Machines de l'île, Equipements, 2007
<http://www.iledenantes.com/fr/projets/64-les-machines-de-l-ile.html>



Les Nefs, Equipements, 2007
<http://www.iledenantes.com/fr/projets/63-les-nefs.html>

Nantes

ÉTAT ACTUEL ET PROJECTION

2012

- 18 000 habitants
(environ 6 % de la population nantaise)
- Plus de 13 000 logements,
dont 22 % de logements sociaux
- 22 000 emplois, 1 400 établissements
dans le secteur marchand
(dont 70 ayant une activité industrielle et
334 une activité de commerce)
- 51 ha d'espaces publics créés ou retraités
- 4 400 nouveaux logements réalisés (265
000 m²), dont 23 % de logements sociaux
- 235 000 m² d'activité et bureaux
- 104 300 m² d'équipements

2030

- 1 500 000 m² d'opérations immobilières
- 10 000 logements (700 000 m²)
- 450 000 m² d'activités et de bureaux
- 350 000 m² d'équipements
- 160 ha d'espaces publics créés ou
retraités
- 3 nouvelles lignes de transport public en
site propre

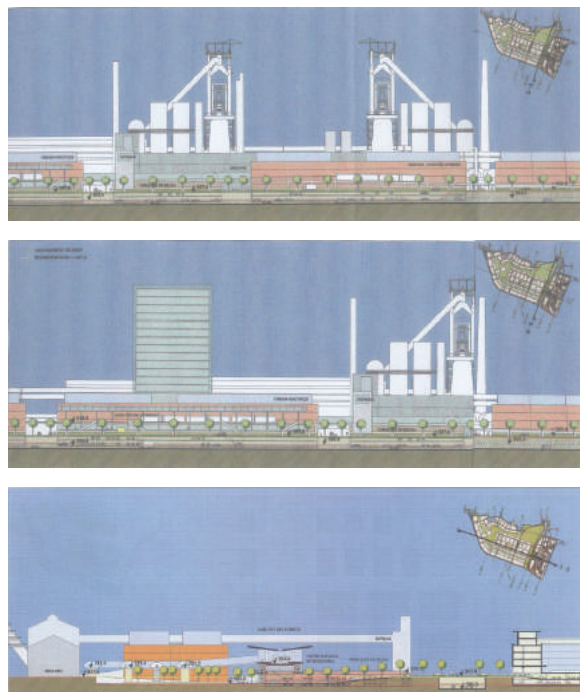
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/>



Palais de justice, Equipements, 2000
Photos, section Nantes : <http://www.iledenantes.com>

5.2 Belval / Luxembourg

De la Cité interdite à l'adresse incontournable. C'est la nouvelle étiquette attribuée à Belval. Pendant plus de 100 ans, le lieu ne fut ouvert qu'aux employés. Mais sur le site de la plus grande usine sidérurgique du Luxembourg se trouve aujourd'hui un espace en mutation, un des plus ambitieux projets de développement urbanistique d'Europe. La particularité de ce site est la mise en valeur de ses vestiges industriels par leur intégration à la trame et aux fonctions du projet.



Élévations du projet du site de Belval Ouest
Source : Le site de Belval Ouest. AGORA, 2001

Dans une vision de durabilité, on n'a pas misé que sur la technologie ou les labels. On a cru à la conception globale durable du nouveau quartier urbain en le concevant avec des paramètres de réduction des émissions polluantes et des coûts énergétiques, et en misant sur la qualité et l'efficacité des systèmes de circulation. La nouvelle trame a été conçue en favorisant la reconnexion aux quartiers limitrophes et en valorisant la mixité ainsi que la diversité d'exploitation. Ainsi, des entreprises et des institutions diversifiées se sont installées, dont l'université du Luxembourg depuis 2011. Ici on a misé sur le savoir, la reconversion et la qualité du milieu de vie.

On a voulu opérer une conversion exemplaire de cette friche industrielle. Lieu de transformation métallurgique, le site est fortement contaminé. Ces terrains seront pris comme des défis de développement de nouvelles expertises. Une logique de développement du site se fera en symbiose avec l'étude environnementale. L'empreinte écologique a aussi été atténuée par le traitement in situ des boues par un procédé micro organique. Les boues sont conservées sur le site dans des gaines de confinement et se retrouvent sous un parc de végétation sauvage.

Tout comme Nantes, Belval s'est doté dès le début d'une structure de gestion du projet. Partenariat entre l'État luxembourgeois et ArcelorMittal (ancien Arbed), la société de



Belval en construction
Photo : © Gerard Borre Photographe 2017



Gare de Belval Université, Lauréat Trophée Benelux de la Galvanisation à chaud, 2011
Photo : Radhia Rante

développement Agora est née à l'automne 2000 du désir logique d'un développement réfléchi. Cette société mixte obtenait ainsi son premier contrat de redéveloppement global et durable d'un ancien site industriel. Le *Master Plan* a été créé par une équipe pluridisciplinaire dont certaines des spécialités touchent l'architecture, l'urbanisme, l'ingénierie, l'économie, la géographie, le marketing. Aujourd'hui Agora est une équipe internationale expérimentée dans la réhabilitation de friches, de la conception, la planification, la réalisation de nouveaux lieux urbains. L'implication des communes est primordiale à ces projets et se fait à trois échelons, soit celui de la région, celui de sites prioritaires définis et celui de la commune individuelle.

L'exemplarité de ce projet réside dans la transformation de contraintes en opportunités. La problématique de la contamination a donné naissance à une entreprise de gestion intégrale de friches industrielles. La mémoire collective d'une époque industrielle prospère, mais humainement éprouvante, a été réhabilitée par la conservation et l'intégration des éléments de l'entreprise sidérurgique. L'ancien site industriel de Lachine offre des opportunités semblables.



Belval, La Massenoire
Photo : Le site de Belval Ouest. AGORA, 2001



Belval, Rockhall
Photo : ©AGORA s.à.r.l. & cie, 2017



Belval, Visite du président français François Hollande
Photo : [www.belval.lu/fr/loisirs/parc-et-places/#prettyPhoto\[image-tabs\]/10/](http://www.belval.lu/fr/loisirs/parc-et-places/#prettyPhoto[image-tabs]/10/)

Belval

ÉTAT ACTUEL ET PROJECTION

111 hectares

120 terrains de football

7 000 personnes

25 000 travailleurs

Source : <http://www.belval.lu/fr/belval/le-nouveau-belval/>



Photos : Le site de Belval Ouest. AGORA, 2001

Nantes, la genèse

1987

Effondrement de l'activité navale, réflexion municipale qui mènera au projet île de Nantes.

1989-94

Conservation de l'identité fluviale, industrielle et maritime du quartier. Réhabilitation de la gare de l'État et du bâtiment des Ateliers et Chantiers de l'Atlantique. La culture s'empare des friches.

1990

La première édition des Allumées investit les 2800 m² de la Fabrique à glace, quai Wilson, pour en faire le complexe nocturne festif du festival qui accueille Barcelone, première des 6 villes invitées pendant 6 ans.

1994

Remise à la municipalité de l'étude des architectes-urbanistes Dominique Perrault et François Grether. Unification des trois parties de l'île dans une dynamique commune. L'Île de Nantes, vient de naître.

1995

Le fleuve au centre de la stratégie territoriale.

1996

La ville propose à l'État d'y implanter le nouveau Palais de Justice.

1998

Trois équipes échangent pendant un an avec les acteurs institutionnels, les associations et les habitants pour imaginer le projet urbain.

1999

Choix de l'équipe Alexandre Chemetoff / Jean-Louis Berthomieu, maîtres d'œuvre de la transformation urbaine de l'Île. Nantes métropole adopte un programme d'investissements de 120 millions d'euros pour 2002-2007.

2000-2009

Phase 1 : Pendant 10 ans, l'Atelier de l'île de Nantes d'Alexandre Chemetoff va impulser les premières métamorphoses du projet urbain. Un projet placé sous le signe de la souplesse pour développer un programme qui s'adapte aux mouvements de la dynamique urbaine.

2003

Création de la SAMOA, société d'économie mixte dédiée à l'aménagement de l'île, dirigée par Laurent Théry.

2009

L'éco-quartier de la Prairie-au-duc. Reconnaissance de la métropole Nantes Saint-Nazaire parmi les 13 écocités.

2010-2012

Le projet entre dans une seconde phase : l'équipe conduite par Marcel Smets et Anne Mie Depuydt (uapS) va en diriger la maîtrise d'œuvre urbaine pour six ans. Jean-Luc Charles est nommé à la tête de la SAMOA.

Source : <http://www.iledenantes.com>

Belval, la genèse

1993

Les trois hauts-fourneaux sont mis à l'arrêt.

1997

Avec une ultime coulée symbolique, le dernier haut-fourneau encore en activité est mis à l'arrêt. La réflexion sur la reconversion future de l'ancien site de 120 hectares est engagée.

2000

L'État luxembourgeois et le groupe sidérurgique Arbed (aujourd'hui ArcelorMittal) fondent ensemble la société de développement Agora. Sa mission est de planifier et de réaliser un quartier urbain moderne et dynamique sur l'ancien site industriel de Belval.

2001

Conjointement avec le Ministère de l'Intérieur, Agora lance un concours d'urbanisme pour l'élaboration d'un *Master Plan* qui servira de fondement au développement du nouveau quartier urbain.

2002

Création du Fonds Belval. En tant qu'établissement public le Fonds est chargé de la mise en œuvre du programme immobilier d'investissement public à Belval. En juin, le festival Steel Works réunit plus de 10 000 personnes à Belval. Sont présents, entre autres, Nina Hagen et le groupe Indochine

2005

Inauguration de la Rockhal, la plus grande salle de concert du Luxembourg. Avec le transfert du Centre de Recherche « Gabriel Lippmann », les premiers scientifiques arrivent à Belval.

2006

Pendant près d'un siècle le site industriel n'était pas accessible au public. Aujourd'hui, plus de 1000 visiteurs sont présents pour la réouverture officielle de Belval. Fin 2006, le nouveau symbole de Belval, le bâtiment rouge de la Dexia (aujourd'hui BIL), est inauguré.

2007

L'ancienne Halle des Soufflantes devient le théâtre de l'exposition «All we need», dans le cadre du programme de Capitale européenne de la Culture du Luxembourg et de la Grande Région.

2008

Ouverture du centre Belvalplaza I qui propose des logements, des commerces, des cafés, des restaurants et un complexe cinématographique.

2009

Les premiers habitants de Belval Nord sont accueillis. Parallèlement, la construction de la «Maison du Savoir», Le bâtiment central du futur campus universitaire, est officiellement lancée.

2010

Inauguration de la nouvelle gare « Belval-Université », qui remplace l'ancien arrêt « Belval-Usines ». En automne, ouverture de la seconde partie du centre multifonction Belvalplaza II, qui propose des appartements, des boutiques, des restaurants et un supermarché.

2011

Le premier bâtiment du nouveau campus universitaire, la « Maison de la Biomédecine », est inauguré à l'occasion du premier colloque luxembourgeois de biomédecine. Plus de 70 employés de l'Institut de Recherche en biotechnologie y travaillent. Par ailleurs : l'hôtel Ibis ouvre ses portes. Et le lycée Bel-Val est inauguré en septembre, à l'occasion de la rentrée scolaire.

Source : <http://www.belval.lu/fr/belval/le-nouveau-belval/>

Documents

NANTES

Île de Nantes - *Fabriquer la ville autrement*
<http://www.iledenantes.com/fr/>

L'archéologie industrielle en France, « Nantes : un modèle ? Patrimoine-technique-mémoire », no 41, CICLAC, Paris, Secrétariat National : Vannes, 2002, 108 p.

VALOGNES, Stéphane, « De l'espace usinier aux nouveaux territoires urbains », Strates Numéro 11. 2004 - Jeune recherche, la vitalité d'un laboratoire, Mis en ligne le : 14 janvier 2005,
Disponible sur : <http://strates.revues.org/document408.html>,
Référence du : 29 mai 2008, <http://strates.revues.org/document408.html>

BELVAL

BELVAL - *Be a part of the future. Be a part of Belval.*
<http://www.belval.lu/fr/belval/le-nouveau-belval/>

SITA, « AGORA », *Un projet de reconversion durable pour Metaleurop Nord*, Dossier de presse AGORA Metaleurop, Luxembourg 2003, 10p.

Société de développement AGORA, *Coopératives de construction, 12 réponses à un nouveau concept*, Grand-duché de Luxembourg, site de Belval, Esch-sur-Alzette, 2004, 20 pages.

Propositions

GRANDES LIGNES POUR LE PLAN DIRECTEUR

6.0

6.1

Déplacements

Le transport fut un des sujets les plus discutés lors des rencontres avec la communauté et la question des mobilités douces maintes fois abordée. La mobilité durable s'articule autour de systèmes bien conçus. Le réseau doit avoir un débit et un flux bien réglés, sans débordement ni congestion. Son empreinte écologique doit être faible. Pour ce faire, nous devons favoriser la mobilité douce et le transport en commun et, si possible, éviter l'automobile. Le réseau doit s'articuler autour de lieux urbains denses et maillés, autour d'espaces publics verts et multifonctionnels.



Nantes, Passerelle Schoelcher, Equipements, 2001
Photo : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/216-passerelle-schoelcher.html>

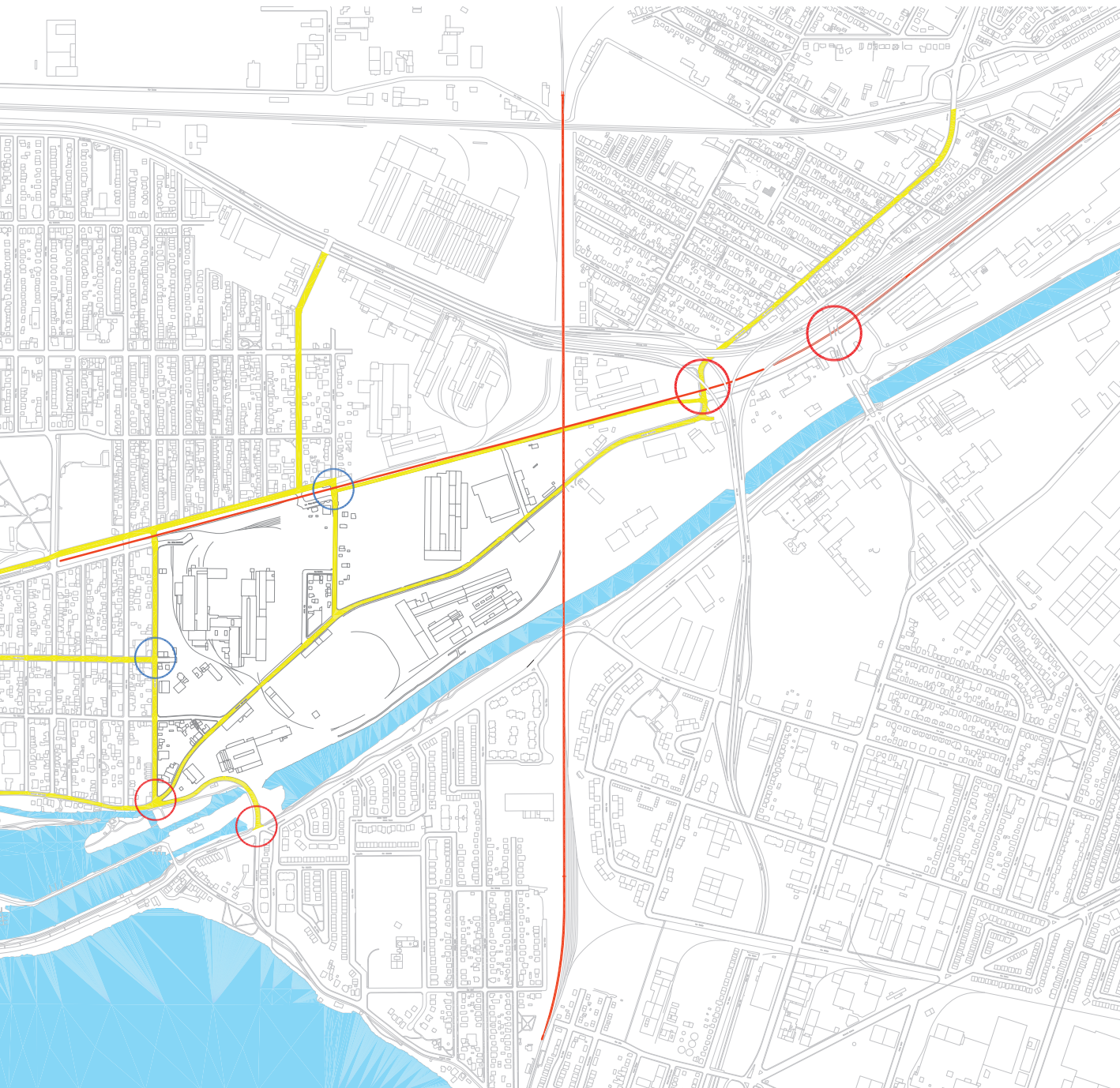
Trois scénarios peuvent être envisagés pour ce projet de développement lachinois. L'un est de densifier sans prendre en compte la problématique de déplacement; le deuxième est de densifier et de refaire tout le réseau de transport en conséquence du flux automobile engendré; et le troisième est de densifier selon la capacité à transformer le réseau et à faciliter les mobilités douces, en repensant le tissu lachinois et sa viabilité socio-économique.

Il faudra jouer d'originalité pour concevoir un quartier où le transport sera fonctionnel compte tenu de l'enclavement et des reflux aux deux points principaux d'entrée du secteur. De plus, pour créer un quartier durable et viable, il faudra aller au-delà de la technicité des TOD. Le modèle lachinois relèvera ici son plus grand défi.

Par contre, le succès de la viabilité d'un quartier densifié dans ce secteur dépendra du taux de circulation motorisée à l'intérieur du site. Des mesures concrètes devront être appliquées et une originalité dans le design du lieu quant au flux de véhicules à l'intérieur du quartier assurera sa viabilité globale.

Il est évident que le succès du quartier et la revitalisation de l'arrondissement de Lachine dans sa totalité dépendront d'un des éléments majeurs qu'est la fluidité de circulation. L'entrée principale au site par l'intersection des rues Notre-Dame, Saint-Joseph et Victoria est en ce moment problématique. Une jonction de réseaux routiers converge vers deux rues à débit restreint et cause un reflux. Densifier le secteur augmentera cet effet déjà hasardeux. Dans la section sud-ouest, la problématique est la même avec le reflux du chemin du Musée. Le Studio Cube de l'école de design de l'UQAM offrait en 2006 une alternative pour décongestionner et augmenter la fluidité mobile du secteur à construire. (voir plan 03) La localisation centrale du boulevard Saint-Joseph en fait une artère principale. Cependant cette centralité et son identité demanderont une réflexion particulière quant à sa modification, on ne doit pas conceptualiser cette artère comme la solution unique du flot entrant et sortant du nouveau développement. La situation de la rue Victoria permettrait de lui donner la vocation d'une artère collectrice plus efficace et stratégiquement mieux située pour la viabilité du projet.

Étant donnée la saturation actuelle du réseau routier du secteur Lachine/Saint-Pierre/LaSalle, et compte tenu des résolutions des différents paliers de gouvernance quant au futur durable des villes, le projet de Lachine-Est devra établir des principes de développement cadrant avec les politiques environnementales et assurer un plan directeur s'inscrivant dans la durabilité. L'innovation et l'adaptabilité feront partie du succès de la mobilité du modèle lachinois.



Plan 02
Réseau viaire existant

le réseau viaire existant est formé des principales artères lachinoises. Le site est scindé en deux sur sa longueur par le boulevard Saint-Joseph. Les portes d'entrée principales au site sont sur Saint-Joseph. La rue Victoria, la 6e avenue et le canal le circonscrivent. La rue Notre-Dame s'arrête aujourd'hui à la 6e avenue.

des secteurs de reflux de circulation adviennent aux deux portes d'entrée principales du site. La densification du secteur augmentera le débit de circulation accroissant la problématique de congestion. L'intersection de Notre-Dame et de la 6e avenue et l'intersection de Victoria et George V risquent aussi de subir les effets de l'accroissement du parc automobile.

L'emprise ferrovière du CP dessert le secteur avec la gare du Canal. L'emprise ferroviaire de la rue Victoria pourrait servir à un tramway.

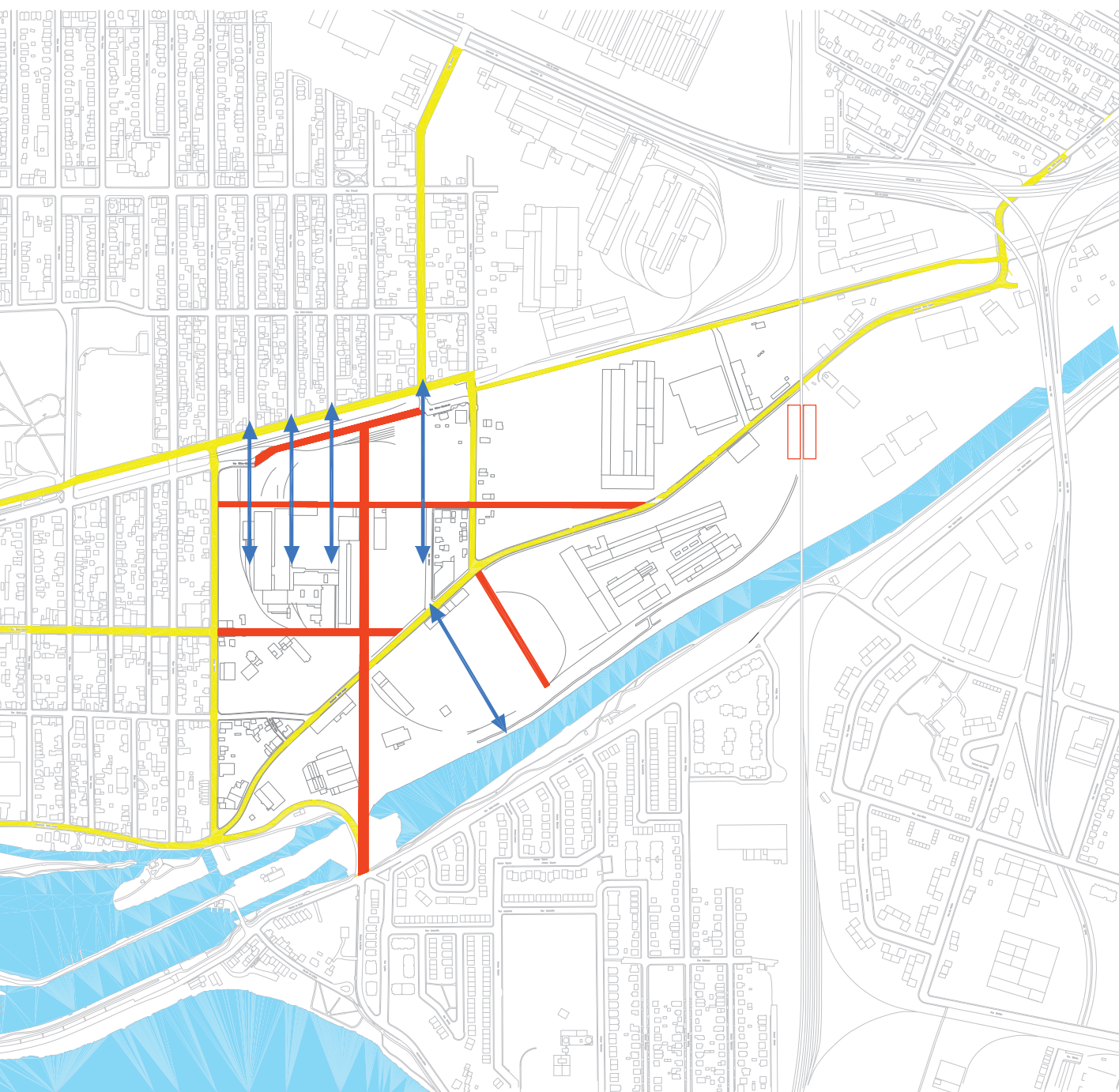
- Emprise ferrovière
- Réseau collecteur
- Reflux
- Reflux possible



Janvier 2017

Source cartographique: Ville de Montréal

Aucune échelle



Plan 03
réseau de reconnexion proposé

L'élargissement du boulevard Saint-Joseph permettrait un flux plus grand sans résoudre la congestion aux entrées du site. De plus, pour la viabilité du lieu, cette artère devrait avoir une vocation de circulation locale. La rue Victoria possède de meilleures caractéristiques pour une vocation d'artère à grand débit.

La proposition de 2006 du Studio Cube est reprise ici avec la poursuite du chemin du Musée vers le nord et devient une des grandes artères du site évitant une trop grande circulation sur Saint-Joseph. La rue Dominion est poursuivie vers l'ouest dans la projection faite vers 1885 par la Dominion Bridge. La rue Notre-Dame pénètre à nouveau sur le site passant par le centre du nouveau quartier.

La nouvelle trame devrait se reconnecter à la trame des quartiers ouvriers permettant une porosité. Au nord de Saint-Joseph, une proposition perpendiculaire au canal et à Saint-Joseph suivrait la logique d'implantation des anciens ateliers industriels.

- Artères principales
- Rues proposées
- Axes proposés - nouvelles trames
- Gare du Canal



Janvier 2017

Source cartographique: Ville de Montréal

Aucune échelle

Plan 04 Mobilité douce

En parallèle aux rues proposées, des voies de mobilité douce sont tracées au côté du Chemin du Musée et de la rue Dominion. Le tracé nord-sud relie le quartier à celui de LaSalle et au quartier nord de Lachine. Celui de la rue Dominion relie le cœur et permet l'accès à la gare du Canal.

La trame bleue et verte du lac Saint-Louis se poursuit sur le site en longeant le canal et entre dans le cœur de l'ancienne Allis Chalmer and Bullock pour rejoindre la gare. Le boulevard Saint-Joseph est élargi côté sud pour la mobilité douce. Le débit de circulation est augmenté en faveur de la mobilité alternative. Cette voie pénètre dans le quartier Saint-Pierre.

Des passerelles sont installées aux endroits stratégiques permettant le passage piétonnier et cycliste et maintenant la fluidité de circulation sur les artères principales. Elles facilitent l'accès au site. Une passerelle unit le quartier riverain de LaSalle au site. Le positionnement de cette passerelle a été proposé à plusieurs reprises lors des consultations.

-  Artères principales
-  Voies proposées
-  Passerelle
-  Gare du Canal



Janvier 2017

Source cartographique: Ville de Montréal

Aucune échelle

ÉCHANGEUR TURCOT

Cette nouvelle infrastructure devrait être opérationnelle en 2020.

Source : Secteur Turcot-Lachine-Est, Rapport d'étude, Espace Stratégies, E\$B DATA, Ville de Montréal, p11

UN CORRIDOR DE TRANSPORT SUR LA RUE NOTRE-DAME OUEST

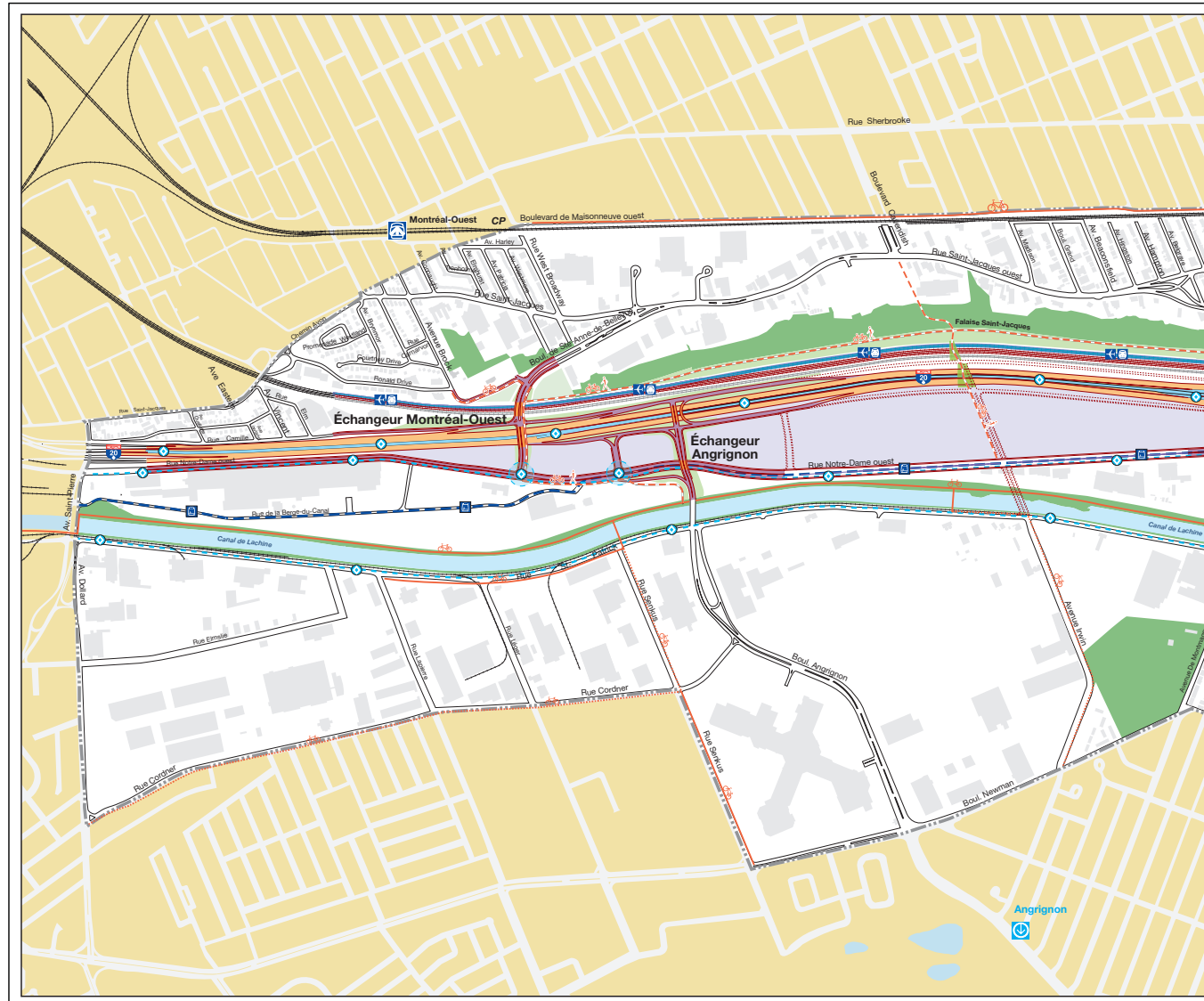
Une idée qui a déjà été validée

L'axe qui relie Lachine à Ville-Marie a de tout temps été un lieu de transport, en témoignent le canal, les voies de chemin de fer, l'autoroute 20, les rues Saint-Patrick et Notre-Dame. Tous suivent le même axe, tous relient deux points en desservant un même territoire.

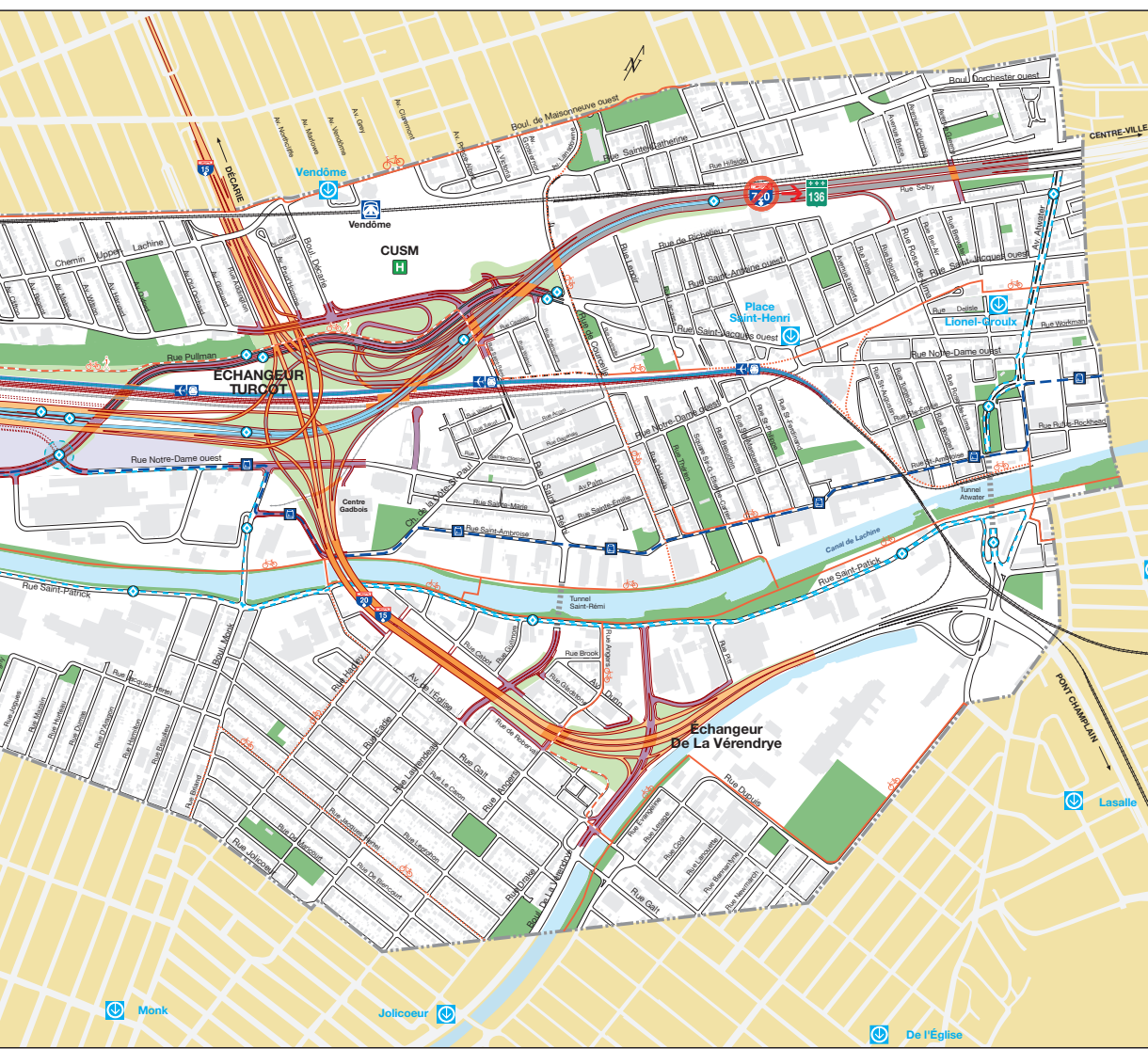
Cette vocation passée ne se dément pas en 2017. La densification de nos quartiers doit nécessairement passer par l'usage accru du transport en commun entre les quartiers périphériques et le centre-ville, mais aussi vers les différentes zones d'emploi le long du canal, vers l'Ouest-de-l'Île ou Saint-Laurent et dans le redéveloppement de la cour Turcot.

La carte jointe présente un tracé récent, datant de 2012, où le Ministère des transports du Québec retient le scénario d'un lien de transport en commun à haute intensité sur l'axe de la rue Notre-Dame. D'ailleurs, la réfection de l'échangeur Turcot a également prévu l'implantation de ce corridor avec une somme réservée de 136 M\$.










Source : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/783901/turcot-corridor-passagers-sous-echangeurs-136-millions>



Source : https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/Documents/carte_devoilement_du_projet_novembre_2012.pdf



PROJET RETENU (novembre 2010)

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau local
-  Pont d'étagement / structure
-  Lien futur / hors projet
-  Voie réservée
-  Corridor potentiel de transport collectif
-  Mesures préférentielles aux intersections (projetées)
-  Corridor potentiel pour le tramway
-  Emprise réservée pour la desserte aéroportuaire
-  Réseau ferroviaire déplacé
-  Emprise ferroviaire protégée
-  Piste cyclable et multifonctionnelle prévue au projet
-  Piste cyclable (existante)
-  Piste cyclable future
-  Espace vert prévu au projet
-  Dalle-parc projetée
-  Espace vert (existant)
-  Espace de redéveloppement futur



L'AUTOMOBILE À MONTRÉAL LES MONTRÉALAIS POSSÈDENT 750 000 VÉHICULES DE PROMENADE

Le nombre de véhicules de promenade en circulation croît d'année en année sur l'île de Montréal. En 2013, on recensait 750 437 véhicules de ce type qui étaient possédés par les Montréalais. De 2004 à 2013, 66 682 véhicules ont dû être absorbés sur l'ensemble du territoire.

LE NOMBRE DE VÉHICULES DE PROMENADE PAR HABITANT EN VOIE DE SE STABILISER?

Le nombre de véhicules de promenade par habitant, toutes catégories d'âge confondues, a légèrement reculé dans l'agglomération de Montréal en 2012 et 2013. Il s'est établi à 0,383 véhicule en 2013, alors qu'il était de 0,385 lors du sommet atteint en 2011. Une décennie plus tôt, on comptait 0,365 véhicule par Montréalais.

RECU DE L'AUTOMOBILE ET AUGMENTATION DES CAMIONS LÉGERS ET MOTOCYCLETTES

Alors que le nombre d'automobiles a reculé dans l'agglomération de Montréal, le volume de camions légers a progressé de façon constante entre 2004 et 2013. De même, le nombre de propriétaires de motocyclettes et cyclomoteurs est plus élevé qu'il n'était en 2004. Pour leur part, les habitations motorisées, qui avaient connu un sommet en 2010, sont en repli depuis.

Source : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FICHE%20V%C9HICULES.PDF

10

VILLES LES MIEUX NOTÉES POUR LEURS TRANSPORTS EN COMMUN :

- Tokyo
- Zurich
- Munich
- Vienne
- Singapour
- Hong Kong
- Stockholm
- Amsterdam
- Séoul
- Paris

Source : https://www.tripadvisor.fr/PressCenter-i5625-c1-Press_Releases.html

20

MEILLEURES VILLES CYCLABLES AU MONDE EN 2015

- Copenhague, Danemark
- Amsterdam, Pays-Bas
- Utrecht, Pays-Bas
- Strasbourg, France
- Eindhoven, Pays-Bas
- Malmö, Suède
- Nantes, France
- Bordeaux, France
- Anvers, Belgique
- Séville, Espagne
- Barcelone, Espagne
- Berlin, Allemagne
- Ljubljana, Slovénie
- Buenos Aires, Argentine
- Dublin, Irlande
- Vienne, Autriche
- Paris, France
- Minneapolis, États-Unis
- Hambourg, Allemagne
- Montréal, Canada

Source : <https://www.wired.com/2015/06/copenhagene-worlds-most-bike-friendly-cities/>

Recommandations

6.1.1

OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

- Encourager la mobilité douce tout en garantissant une flexibilité de choix de mode de transport;
- Concevoir l'optimisation du réseau viaire en lien avec l'évolution progressive du quartier;
- Ajouter des passerelles facilitant la traversée des artères structurantes pour conserver un flux constant de transport et adoucir le passage aux intersections pour les piétons et cyclistes;
- Ajouter une passerelle au-dessus du canal pour la mobilité douce et améliorer le lien avec LaSalle;
- Étudier l'emprise ferroviaire de la rue Victoria pour un futur projet sur rail pour l'ensemble de l'arrondissement;
- Procéder à une réflexion approfondie et poser un geste architectural et d'ingénierie adaptée au boulevard Saint-Joseph, considérant son statut de tracé fondateur;
- Concevoir l'échangeur Saint-Pierre en considération de la fracture existante et réaliser un lieu de transition sécuritaire et de qualité favorisant la mobilité douce entre les deux quartiers;
- Assurer un aménagement permanent de la nouvelle gare de train du secteur (Gare du Canal) en suivant les différentes phases du projet.



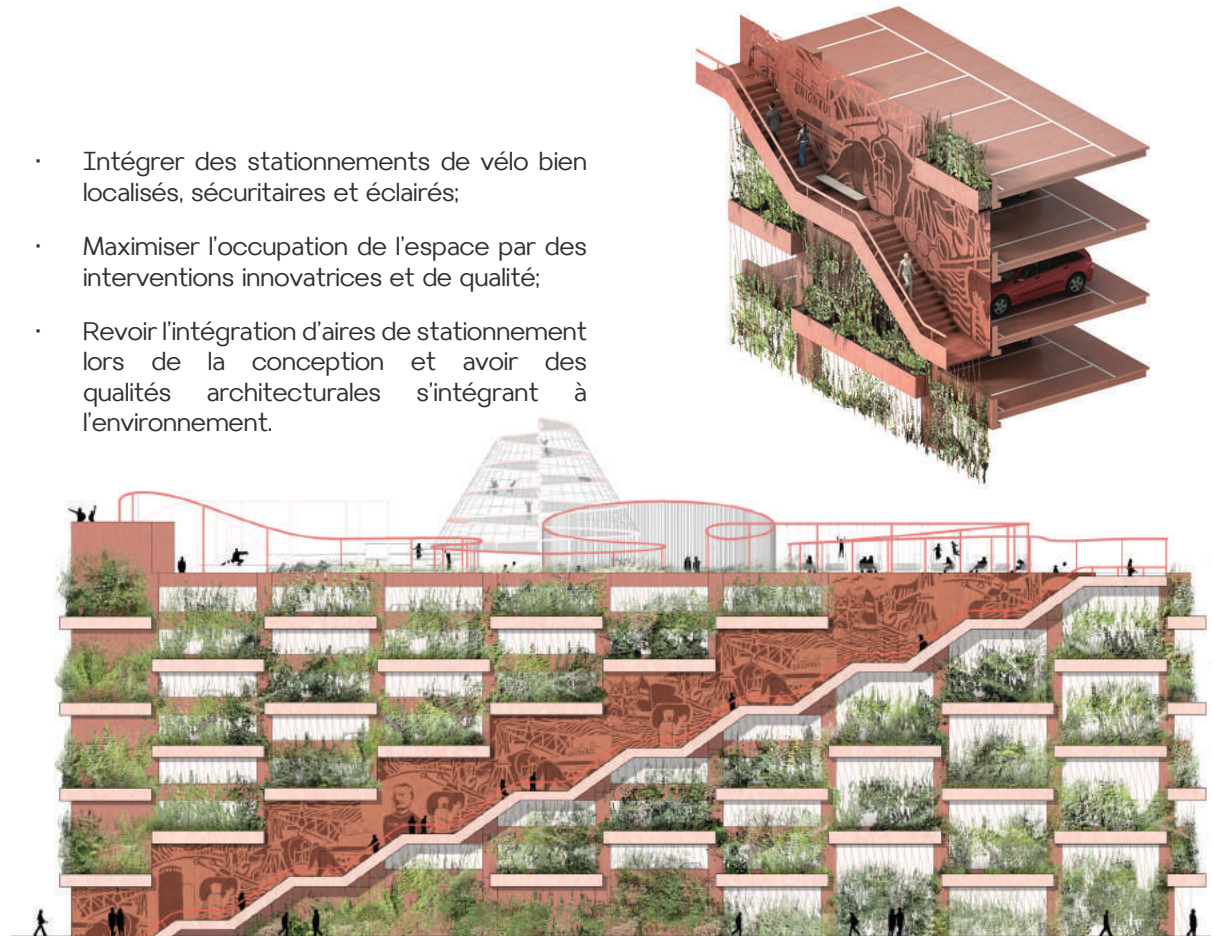
Prague 2009
Photo : Kim Gallup

6.1.2 ACCÈS AU SITE

- Le boulevard Saint-Joseph est l'accès principal du cœur du projet. Son aménagement devrait être différencié, marqué par le caractère patrimonial et requalifié en créant une continuité intérieure au parcours villageois du bord de l'eau.
- La rue Notre-Dame est le lien naturel entre le Vieux-Lachine et ce nouveau quartier. Elle est le trait d'union entre l'Ouest et l'Est. Dans la logique des strates d'évolution du secteur, elle se reconnecte dans le cœur de l'ancienne Dominion Bridge.
- Le chemin du Musée doit être revu non pas comme un contournement au site, mais plutôt comme l'exemple présenté par le Studio Cube en 2006, comme une nouvelle voie d'accès direct au site.
- Ces 3 artères principales ne devraient pas être développées comme des boulevards urbains. Leur morphologie et leur histoire doivent être prises en compte dans leur transformation. Le débit de circulation qui passera sur ces réseaux devra être étudié pour ne pas créer de nuisances sonores ou physiques.
- La rue Victoria constitue la principale solution pour un accès plurimodale à haut débit. Elle devrait devenir un axe collecteur local, multimodal, de transit routier;
- Les points d'entrée doivent permettre d'accéder de manière agréable aux lieux publics et naturels, les mobilités douces doivent être favorisées sur ces axes.

6.1.3 DESIGN ET MOBILITÉ

- Réfléchir à une solution de mutation évolutive avec le phasage du projet en attendant la transition de l'automobile vers du transport en commun efficace;
- Concevoir les lieux de stationnement selon l'évolution du projet et la projection future des besoins;
- Limiter la circulation sur le site et minimiser l'impact sonore et physique de la voiture dans les secteurs d'habitation grâce, par exemple, à l'implantation de stationnements centralisés près des axes majeurs;
- Élaborer une stratégie pour le stationnement dans les zones d'emplois;
- Cantonner les espaces de stationnement visiteurs aux stationnements centralisés;
- Instaurer des réglementations quant au stationnement en surface pour de courtes durées ou pour les visiteurs;
- Intégrer au plan des espaces pour les services d'auto-partage;
- Intégrer des stationnements de vélo bien localisés, sécuritaires et éclairés;
- Maximiser l'occupation de l'espace par des interventions innovatrices et de qualité;
- Revoir l'intégration d'aires de stationnement lors de la conception et avoir des qualités architecturales s'intégrant à l'environnement.



Elevations. Image © JAJA Architects
Photos : JAJA Designs «Park 'N' Play», Parking Garage in Copenhagen

Documents

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), *Comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers de type TOD, Mission de la communauté métropolitaine de Montréal dans le Grand Washington*, Rapport de mission, Montréal, 2012, 64 p.

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20121017_rapportMissionTOD.pdf

HIN, Leo Tan Wee, SUBRAMANIAM, R., *Creating smart cities with intelligent transportation solutions: experiences from Singapore*, Chapter 10, Singapore National Academy of Science, Singapore & National University of Singapore, Singapore, 174p.

DOI: 10.4018/978-1-61350-453-6.ch010

« Sécurité, propreté, convivialité... Quelles sont les villes les mieux notées ou à l'inverse les plus mal notées par la communauté TripAdvisor? »

https://www.tripadvisor.fr/PressCenter-i5625-c1-Press_Releases.html

"The 20 Most Bike-Friendly Cities on the Planet"

<https://www.wired.com/2015/06/copenhagenize-worlds-most-bike-friendly-cities/>

6.2 Urbanité

En 1800, seuls 8 % de la population mondiale habitait dans les villes. Un siècle plus tard ce pourcentage doublait. Mais, aujourd'hui, c'est plus de la moitié des habitants de la Terre qui se trouvent en ville et en 2050, les projections font état de 70 % de la population mondiale qui y sera regroupée.

Source : LE FIGARO PREMIUM, 04/03/2016 <http://www.lefigaro.fr/sciences/2016/03/04/01008-20160304ARTFIG00329-70-de-la-population-seront-des-citadins-en-2050.php>

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

- 221 000 nouveaux ménages attendus dans le Grand Montréal pour la période 2016-2031
- Près de 4,5 M d'habitants et 1,9 M de ménages dans le Grand Montréal en 2031
- 2011 à 2015 croissance démographique pour Lachine 8 %

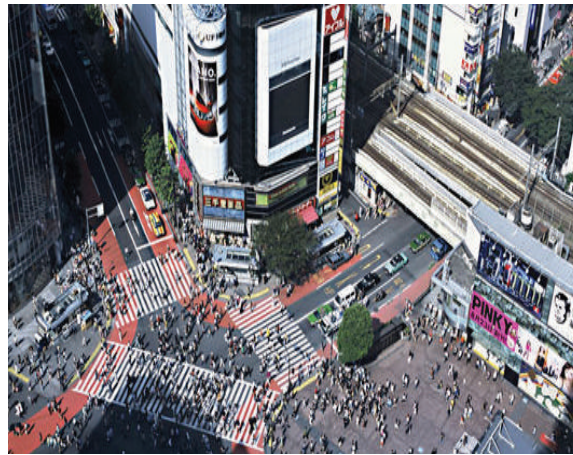
Source : Bilan et perspectives démographiques, Agglomération de Montréal, Octobre 2011



Densification

Source : http://webpages.scu.edu/ftp/jready/family_urbanizationandmodernization.html

Le réaménagement des villes sur elles-mêmes est donc une clé du développement durable. La densification de la friche industrielle de Lachine est ainsi obligatoire et devra donc être planifiée en termes de fonctionnalité et de viabilité. La durabilité urbaine passe préalablement par la densification. Celle-ci devra être calibrée de manière à obtenir des lieux de grande qualité urbaine. La mutation du quartier industriel de l'est de Lachine offre une occasion exceptionnelle de renouvellement urbain qui devrait être mise en œuvre progressivement. Ce territoire permet de réaliser un secteur mixte, renouvelant son identité socio-économique et s'enrichissant d'une composante importante : le logement.



Tokyo, Shibuya intersection
Source : <https://tokyo5.files.wordpress.com/2009/11/shibuya.jpg>

Le programme du plan directeur devra donc, dans la transversalité, allier finement les composantes d'un quartier viable. Il est à prévoir que la densité maximale sera visée. On devra donc maximiser la qualité par mètre carré. Pour offrir une qualité de vie aux citoyens, chaque espace devra être traité avec avant-gardisme et finesse. Densifier est facile, mais le faire dans l'innovation et la fluidité des échelles est un art. L'articulation urbaine, les interconnexions devront donner une réponse intéressante à cette architecture de proximité.

Maîtriser le succès du projet sera crucial. L'apport qu'il jouera en tant que moteur de l'économie dépendra des liens de connectivité des centres de services avec le site, les quartiers périphériques et l'agglomération. Ce nouveau quartier devra être attrayant sur le plan de la qualité de vie et des possibilités offertes aux jeunes, aux jeunes familles, aux personnes âgées ainsi qu'aux enfants. Les conditions favorables à l'intégration et à l'échange intergénérationnel et interculturel doivent être incitées par : du logement abordable, des lieux sécuritaires pour les enfants, des espaces verts, des lieux qui concilient famille et travail. Le plan directeur devra s'adapter à la vie économique et sociale d'une population en mutation.

La cellule familiale se métamorphose et de plus en plus de personnes vivent seules. Les typologies offertes devront être pensées en fonction de cet avenir et seraient plus performantes si elles étaient conçues pour être convertibles. La population vieillissante est aussi à étudier et être considérée dans le futur de ce quartier. Cette population sera socialement, culturellement et économiquement

active et son intégration au développement du secteur doit être réfléchi. Le plan doit donc être adaptable selon les perspectives de changement de sa population et les cadres de vie pensés dans l'adaptabilité dans une perspective de durabilité. La population forme l'élément central de la ville, le plan directeur développera ses critères en vue d'une ville diversifiée donc ouverte et qui propose des choix de vie variés.

Le réseau des espaces publics sera un levier nécessaire dans ce territoire à densifier. Compte tenu du taux de densification exigé par la Ville de Montréal, il est primordial que les espaces publics soient un maillage pour les secteurs et qu'ils soient de grande qualité pour la viabilité de ce secteur. Ils devront aussi se joindre à une épine dorsale de réseaux de mobilité. Devront aussi être combinés la construction urbaine et l'environnement naturel pour créer un sentiment de proximité et de bien-être avec la nature. Dans la densité, la place devra être humaine et comporter des éléments reliant à l'espace naturel. On devra jouer avec les places, les échelles pour recréer artificiellement un lieu d'apaisement et résoudre les conflits de densité et de dimension.

Lachine s'inscrit maintenant dans l'avenir des villes exemplaires. Une occasion exceptionnelle est donnée à l'arrondissement de Lachine et à la Ville de Montréal de mettre en œuvre les résolutions établies dans les différents programmes, d'urbanisme, de design, d'environnement et de culture et de devenir un exemple urbain d'exception.



Montréal



Phoenix



Phoenix

Source : Peter Andrew, <http://www.peterandrew.ca/index/>

UN VIEILLISSEMENT ACCÉLÉRÉ DE LA POPULATION

« Les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) indiquent que l'on dénombre près de 107 personnes de 65 ans et plus pour 100 jeunes dans l'agglomération de Montréal en 2031, alors que ce même ratio sera de 102 dans l'ensemble de la RMR, soit un taux presque équivalent. » p.51

486 000 aînés de plus dans la RMR d'ici 2031 dont 320 000 en banlieue

« L'Institut de la statistique du Québec prévoit que d'ici 2031, la région métropolitaine de Montréal verra la cohorte des personnes âgées de 65 ans et plus s'enrichir d'environ 485 000 personnes, ce qui correspond au double des effectifs de 2006. ... L'agglomération de Montréal verra sa population de 65 ans et plus s'accroître de façon moins marquée, passant de 280 000 personnes en 2006 à presque 450 000 en 2031, pour une progression de près de 60 %. On constate, et ce quel que soit l'ensemble géographique que la population âgée de 75 ans sera celle qui prendra le plus d'expansion d'ici 2031. » p.53

MONTRÉAL, CITÉ INTERCULTURELLE.

Montréal a été reconnue en 2011 par le Conseil de l'Europe comme cité interculturelle, car elle « a fait de l'interculturalisme un principe d'action et de gestion. Pour la Ville, l'interculturalisme est un vecteur d'échange entre les citoyens, et ce, dans un cadre interactif et dynamique. La Ville encourage cette approche et veille à ce que toutes les citoyennes et tous les citoyens évoluent dans une relation de respect et de confiance. »

(Source ; Montréal : Ville interculturelle. Présentation générale des actions de la Ville de Montréal en relations interculturelles à l'intention du Conseil de l'Europe, Direction de la diversité sociale, Ville de Montréal, juin 2011, p.3)

Selon le Conseil de l'Europe, « le rôle de l'urbanisme interculturel est de créer une dynamique spatiale qui invite à la rencontre et facilite les échanges entre personnes de différentes origines, et de minimiser les espaces encourageant l'évitement, l'appréhension ou la rivalité. »

Les principes édictés sont ceux-ci :

- « La diversité des personnes, des lieux, des usages et des formes d'appropriation n'est pas un problème qu'il faut gérer, mais un atout à valoriser.
- Notre objectif ne devrait pas être d'avoir des lieux que l'on s'approprie, mais des personnes qui appartiennent à des lieux.
- Une bonne conception favorise l'autonomie, une mauvaise conception crée le handicap.
- Les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement ne peuvent à eux seuls réaliser le changement - il va de soi qu'ils doivent cultiver la collaboration interdisciplinaire.

- Les ingrédients du conflit sont inhérents à l'interculturalité. L'art de créer des lieux de convivialité n'est pas de les ignorer ou de les éviter, mais de savoir les gérer en les intégrant au processus de création.
- Les formes d'appropriation et d'occupation de l'espace basées sur l'identité sont un expédient à court terme; à long terme, c'est une source de fragmentation et de contestation réductrice.
- Il ne faut pas se demander quel est le coût d'une démarche de création d'espace compétente sur le plan interculturel, mais plutôt ce qu'il en coûterait de ne pas le faire.
- L'aménagement de l'espace dans une logique d'interculturalité doit dépasser la problématique de l'immigration et de la diversité ethnique pour englober tous les aspects de la différence dans les communautés urbaines contemporaines.
- Les deux obstacles les plus fréquents aux nouvelles formes d'aménagement de l'espace sont deux réponses préjudiciables : "on ne peut pas le faire" et "cela coûte trop cher". La première est une erreur de design thinking; la seconde, une erreur de pratique comptable. »

Source : *La cité interculturelle pas à pas. Guide pratique pour l'application du modèle urbain de l'intégration interculturelle*, Éditions du Conseil de l'Europe, ISBN 978-92-871-7640-0, mars 2013 (p.72-73)

Recommandations

6.2.1

4 ÉCHELLES

- ÉCHELLE TEMPS. Supporter la population à travers les mutations que connaîtra la ville, leur faire comprendre les différentes temporalités du projet.
- ÉCHELLE TEMPS. Exiger une participation intégrée, continue et flexible des différentes instances publiques, privées et communautaires pour la mise en œuvre de la programmation, du phasage et de la gestion du projet qui favorisera une flexibilité de planification et permettra des économies de coûts et de temps et assurera à court terme la consolidation d'un plan directeur et à long terme la pérennité du projet.
- ÉCHELLE TEMPS. Associer les temps urbains dans la configuration du site et de ses espaces.
- ÉCHELLE DE LA VILLE. Assurer une mixité sociale, économique, générationnelle et fonctionnelle.
- ÉCHELLE DE LA VILLE. Penser les contraintes environnementales à l'échelle de l'agglomération pour assurer la qualité architecturale, environnementale et fonctionnelle des infrastructures et des milieux naturels.
- ÉCHELLE DE LA VILLE. Penser les îlots et les parcelles pour une diversité d'utilisateurs, avec une échelle architecturale de proximité favorisant les interactions sociales en structurant la ville de manière mélodieuse et fluide pour rendre viable la densité.
- ÉCHELLE DU BÂTI. Assurer pour tous les bâtiments, une réduction de l'empreinte écologique, une mixité des fonctions et des utilisateurs, une qualité de construction et des espaces de vie de qualité.
- ÉCHELLE DU BÂTI. Définir, pour l'Arrondissement, des principes de viabilité quant à la proximité et la compacité.
- ÉCHELLE HUMAINE. Considérer le citoyen comme le sujet et non l'objet du développement urbain et architectural et concevoir l'ensemble des détails du projet dans une perspective de qualité et de performance des fonctions assurant le bien-être des utilisateurs.
- ÉCHELLE HUMAINE. Concevoir les lieux en tenant compte de la multiplicité des groupes sociaux et de leur capacité à s'approprier l'espace. Laisser place à l'imprévu et l'appropriation.

6.2.2 DENSITÉ VS VIABILITÉ

- Évaluer la possibilité de densification en lien avec la capacité et la fluidité du transport sur une perspective évolutive de 30 ans;
- Densifier dans une optique d'humanité, et non seulement pour garantir un critère technique.
- Adopter des standards architecturaux de qualité dans l'offre de logements sociaux et à loyer modique;
- Densifier en conservant la qualité de vie;



Londres, Réhabilitation de Battersea Power Station
Photos : Kim Gallup, 2016

6.2.3 DESIGN ET PROXIMITÉ

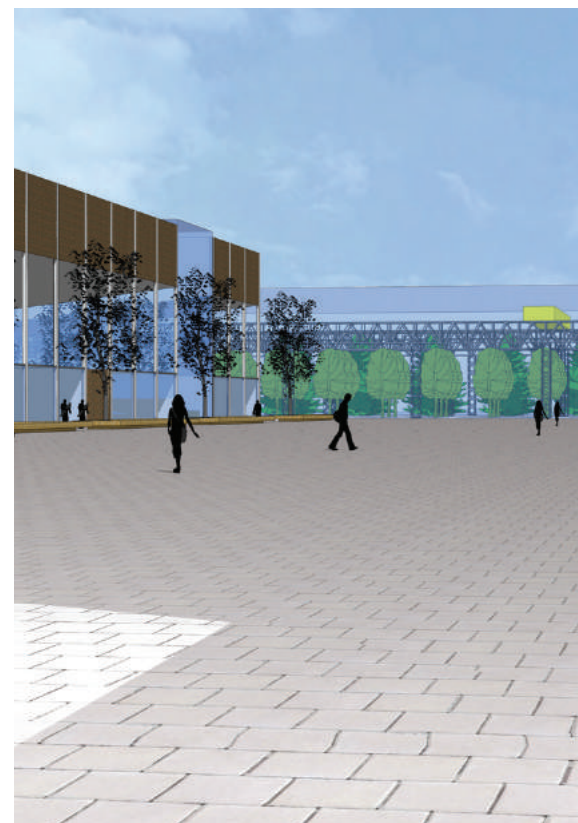
- Valoriser la structure du territoire;
- Créer un maillage entre les espaces pour relier naturellement les quartiers;
- Préconiser des espaces publics favorisant les connexions au territoire et sa connectivité entre les secteurs;
- Restructurer le réseau de mobilité dans sa qualité et sa fonctionnalité;
- Prioriser une réflexion avec les différents intervenants quant au lien entre Saint-Pierre et le site pour établir un plan d'intervention afin d'obtenir un design fluide à échelle humaine et de qualité architecturale et d'ingénierie;
- Penser les îlots de transport en commun et les franchissements des artères;
- Requalifier la section du boulevard Saint-Joseph entre le tunnel et l'échangeur pour offrir un espace de circulation douce, de qualité et sécuritaire;
- Relier les quartiers limitrophes au cœur du nouveau quartier et aux places publiques par des réseaux de mobilité douce.



Londres, passage de City of London à Southwark
par le Millenium Bridge
Photo : Kim Gallup, 2016

6.2.4 IDENTITÉ TERRITORIALE

- Concevoir un réseau d'espaces publics attractifs
- Créer un cœur de l'agglomération;
- Doter le secteur d'une nouvelle vocation avec de nouveaux équipements collectifs civiques dans un lieu identitaire pour valoriser le secteur et recréer une vie sur la rue Notre-Dame;
- Créer une « signature » aux entrées du site sur le boulevard Saint-Joseph;
- Se réappropriier les bâtiments existants pour conserver la mémoire du lieu;
- Connecter la rue Notre-Dame au cœur du site et fortifier une synergie et une transition des deux territoires;
- Mettre en valeur le tracé fondateur de Saint-Joseph par un design conciliant qualité de vie et circulation efficace;
- Considérer le design du développement en rapport avec son paysage industriel et riverain;
- Réhabiliter et intégrer les friches naturelles sur le bord du canal et sur le site au sud de la rue William-McDonald;
- Profiter des terrains riverains du canal et créer un parc linéaire;
- Exiger un ouvrage d'ingénierie et de design de qualité supérieure pour l'échangeur Saint-Pierre;
- Développer les différents secteurs selon leurs particularités quant à leur situation et leur morphologie.
- Penser à la reprise de monument du patrimoine industriel comme figure emblématique au site et à l'arrondissement



Place Dominion Bridge, proposition
Photo : Studio Cube 2006

6.2.5 DIVERSITÉ ET MIXITÉ

- Concevoir une articulation structurée et réfléchie du quartier, dans la diversité de la morphologie urbaine en cohérence avec l'échelle des quartiers limitrophes et des infrastructures conservées;
- Amener une économie mixte pour assurer l'équilibre;
- Favoriser des espaces de mixité : espaces publics, logements, biodiversité;
- Développer une identité par des formes urbaines en lien avec le patrimoine bâti et paysager;
- Assurer une implantation stratégique des services répondant aux besoins des différentes populations;
- Encourager les usages mixtes pour les espaces en rez-de-chaussée des immeubles du boulevard Saint-Joseph;
- Prévoir la densification en parallèle avec les services de transport qui s'implanteront au fil du projet;
- Assurer une cohabitation viable de l'habitat et des lieux de nuisance par des concepts architecturaux intégrant des dispositifs protecteurs ou médiateurs;
- Établir une densification maximale lors d'une réflexion concertée et élaborer une stratégie et une prédiction sur 30 ans;



Nantes,
Quai des Antilles, espace public,
2007-2008, relation avec la Loire
Photos : Kim Gallup, 2016

Documents

Cité de l'architecture & du patrimoine, *Vers de nouveaux logements sociaux 2*, Dossier de presse, Cité de l'architecture & du patrimoine Galerie d'architecture moderne et contemporaine, Palais de Chaillot, France, Paris 16e, 2012, 28 p.
http://www.citechailot.fr/data/expositions_bc521/fiche/23178/dp_vdnl_17_def_d3011.pdf

Ville de Montréal, Direction de la diversité sociale, Montréal : *Ville interculturelle. Présentation générale des actions de la Ville de Montréal en relations interculturelles à l'intention du Conseil de l'Europe*, juin 2011
https://aimf.asso.fr/IMG/pdf/montreal_cite_interculturelle_pdf_2012320_114949.pdf

Ville de Montréal, Montréal en statistiques, Division du soutien au développement économique, Direction du développement économique et urbain, *Bilan et perspectives démographiques, agglomération de Montréal*, octobre 2011, 64 p.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/%C9VOLUTION_D%C9MOGRAPHIQUE_FINAL.PDF

6.3

Durabilité et pérennité

En matière d'environnement, certaines villes se distinguent. Ces quartiers ont leur propre exemplarité qui ne peut être systématiquement reproduite, mais ces projets urbains durables proposent des alternatives en matière de performances environnementales qui sont inspirantes.

Les projets de quartiers durables, sont des laboratoires écologiques, mais les expériences peuvent s'avérer des îlots artificiels ou à l'écart des villes et difficiles d'accès (Ørestad Copenhagen, Denmark) ou même élitistes pour certains où la mixité sociale recherchée n'a pas été atteinte. C'est l'exemple de Malmö en Suède qui tente maintenant de corriger le tir avec un nouveau quartier de logements plus modestes pour son projet de Västra Hamnen.

Les précédents présentés auparavant n'affichent pas de label à leur développement. Ils sont pourtant des exemples de durabilité car leur plan directeur s'inscrit dans les critères auxquels font référence aujourd'hui les écoquartiers. La pensée qui les a formés s'orientait vers l'écologie urbaine et la pérennité.



Nantes, DY 25 Rive Gauche, Mixte, 2007
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/72-dy-25-rive-gauche.html>



Nantes, Habiter les quais I, Mixte, 2007
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/74-habiter-les-quais-i.html>

Plutôt que de se mettre sous le confort d'un label, le vrai défi pour la Ville de Montréal et l'arrondissement de Lachine sera de développer leurs propres critères pour s'inscrire dans une durabilité exemplaire et intemporelle. Le vrai défi durable, est de prédire les contraintes futures et de développer les alternatives propres à son projet, pensé pour les générations à venir.

Lachine, pour être durable, devra travailler avec les atouts du site en premier lieu. Elle devra ensuite fonder son plan directeur sur des bases solides et s'assurer la collaboration des différents acteurs et différents paliers de gouvernance en amont et sur toute la durée du projet et coordonner la conception du projet dans ses phases et ses moyens techniques pour en faire un projet d'exemplarité et de qualité environnementale.

Dans le cadre d'implantations d'infrastructures énergétiques renouvelables, il faudra étudier la faisabilité et l'avenir à long terme de ces technologies dans une perspective de durabilité. Les études devront considérer les avancées technologiques futures et tenir compte d'une multitude de critères de performance et offrir des comparaisons entre les différents systèmes permettant ainsi une latitude d'opération dans le projet. La durabilité s'inscrit aussi dans l'investissement réfléchi que font les collectivités. Le choix d'une technologie renouvelable devra

se faire sur des bases prospectives. Différentes alternatives devraient être pensées sur le site augmentant le potentiel d'économie énergétique et assurant une autonomie. La dépendance à une forme d'énergie est limitative et ne porterait pas le projet dans la durabilité.

Les nouvelles technologies prometteuses dans l'utilisation d'énergies renouvelables pour les années futures semblent être le solaire et la géothermie. Il serait bon de faire des études de faisabilité et d'exploitation pour savoir si ces techniques peuvent s'appliquer au projet et si oui, la mise en place de techniques différentes sur le site augmenterait son autonomie énergétique.

Il faudra aussi faire attention au « dogmatisme vert ». L'environnement urbain, c'est la globalité du lieu, dans tout ce qui le produit. Il faudra donc éviter de standardiser le produit et de développer des quartiers sans âme. L'identité du lieu sera plus intéressante s'il y a une mélodie dans le paysage construit plutôt qu'une monotonie de technicités. La mixité, c'est aussi la diversité, c'est offrir un choix.

Le modèle lachinois possédera son label identitaire. Il développera son savoir-faire de l'environnement. Il sera innovant dans l'urbanisme, l'architecture et le design et répondra aux besoins sociaux, économiques et de bien-être de ses habitants.



Nantes, Le jardin des Fonderies (logements), Mixte, 2009
Source <http://www.iledenantes.com/fr/projets/6-le-jardin-des-fonderies-logements.html>



Nantes, Habiter les quais I, Mixte, 2007
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/74-habiter-les-quais-i.html>

POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE 2016-2025

LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

D'ici à la fin de l'année 2015, le gouvernement du Québec se dotera d'une politique énergétique couvrant l'horizon 2016-2025. Celle-ci définira les orientations qui permettront au Québec :

- de s'inscrire dans un contexte énergétique et économique mondial en pleine mouvance;
- de conserver, voire d'accroître son leadership en matière d'énergies renouvelables;
- d'améliorer sa performance en matière d'efficacité énergétique, de progrès comportementaux;
- d'éducation relative à l'énergie et d'innovation technologique;
- de poursuivre la transition vers une économie à faible empreinte carbone;
- de faire des ressources énergétiques un levier de création de richesse et de développement;
- social dans toutes ses régions.

L'ENGAGEMENT CARBONEUTRE

« En mars 2015, les maires de 17 villes provenant de neuf pays ont lancé officiellement l'Alliance des villes carboneutres (the Carbon Neutral Cities Alliance). Ces villes se sont engagées à réduire d'au moins 80 % leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050 ou plus tôt (2025 pour Copenhague et 2040 pour Stockholm). Elles collaborent, entre elles, afin de promouvoir les meilleurs pratiques et d'appuyer l'implantation des politiques requises.

Au début de novembre 2015, à l'instigation du Conseil régional de l'environnement de Montréal, 70 organisations invitaient la ville de Montréal à devenir " leader climatique" »

Source : Mémoire déposé à la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal, le 9 novembre 2016, Par Jean-François Lefebvre et David Dumoulin, p.2

VERS L'ÉNERGIE SOLAIRE

Selon l'AIE, « La baisse rapide des coûts des modules et systèmes photovoltaïques ces dernières années a ouvert de nouvelles perspectives pour utiliser l'énergie solaire comme une source majeure d'électricité dans les prochaines années et décennies ».

L'Agence précise que le prix de l'électricité produite à partir de panneaux solaires devrait ainsi baisser de 25 % d'ici 2020, 45 % en 2030 et 65 % en 2050.

Source : René TREGOUËT, sénateur honoraire, fondateur du Groupe de Prospective du Sénat / RT Flash notre-planete.info, <http://www.notre-planete.info/actualites/4177-energie-solaire-evolution>

L'INITIATIVE DES COLLECTIVITÉS EQUILIBRIUM MC

L'Initiative des collectivités EQUilibrium est un projet de démonstration de collectivités durables financé conjointement par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et Ressources naturelles Canada (RNCa). Cette initiative a fourni de l'aide financière aux promoteurs de projets de quartiers sélectionnés pour la recherche et les activités techniques en vue d'améliorer, d'effectuer un suivi et de mettre en valeur leur performance dans les domaines de la consommation d'eau, d'eau de ruissellement et d'énergie, de la protection de l'environnement naturel, de la planification de l'usage du territoire, du transport et de la viabilité financière.

Les quartiers sélectionnés dans le cadre de l'Initiative des collectivités EQUilibrium sont : Station Pointe Greens à Edmonton (Alberta); Ampersand, à Ottawa (Ontario); Aménagement de la collectivité Ty-Histanis à 10 km de Tofino, C.-B. ; et Regent Park à Toronto (Ontario). On trouvera de l'information détaillée sur chacune de ces collectivités en suivant ce lien.

Source : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/inco-dueq/index.cfm>

CERTIFICATIONS

BREEAM Communities

Building Research Establishment
(BRE) Global

CERTU

Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques

Collectivités EQUilibrium

Société canadienne d'hypothèque et de logement
(SCHL)

DGNB New Urban Districts

German Sustainable Building Council

ÉcoQuartier

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement, France

EcoDistricts Framework

Portland Sustainability Institute

LEED-AQ

Conseil du bâtiment durable
du Canada (CBDCa)

LEED-NC

Conseil du bâtiment durable
du Canada (CBDCa)

LEED Habitations

Conseil du bâtiment durable
du Canada (CBDCa)

Living Community Challenge

International Living Future Institute

Living Building Challenge

International Living Future Institute

Smart Growth Principles

Smart Growth British Columbia

Active Design Guidelines

(LEED Physical Activity Innovation Credit)
New York City

Vivre en ville (2014)

Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider
les décideurs et les promoteurs. (p.10)

Recommandations

6.3.1

ENVIRONNEMENT

- Considérer l'échelle de temps dans le développement du quartier exemplaire;
- Mettre en place un système de phasage du développement pour une réalisation cohérente et tenant compte de la réalité de vie des habitants au cours de la transition du lieu.
- Développer une approche paysagère pour les endroits catalyseurs publics et privés;
- Trouver des solutions avec une synergie de voisinage aux impacts environnementaux : bruits, cohabitation avec les industries existantes, décontamination, transport lourd, développement du site, etc.
- Organiser la morphologie, hiérarchiser la densité et les typologies du site pour minimiser les nuisances et assurer des lieux tranquilles et viables;
- Intégrer le projet à la morphologie de la ville et de sa trame existante;
- Miser sur la reprise des bâtiments industriels dans une perspective d'exemplarité environnementale;
- Constituer des espaces publics forts, multifonctionnels et de biodiversité pour apaiser le sentiment de densité;
- Allier densité et espace verts et concilier environnement et développement;
- Travailler le lieu avec un des éléments structurant du lieu : le canal;
- Favoriser les accès et les trajets reliant le bord de l'eau;
- Mettre en valeur la trame verte et assurer sa continuité avec le bord de l'eau en offrant un accès aux quartiers limitrophes;
- Se servir de la trame bleue comme vecteur naturel de mobilité douce;
- Reconnaître la valeur des friches vertes existantes et proposer des solutions de réappropriation et réhabilitation. Conserver le patrimoine naturel existant;
- Créer un lien vert avec Saint-Pierre pour adoucir la cassure physique existante et renforcer la connexion entre les deux secteurs;
- Développer un réseau d'espaces verts reliés entre eux;
- Valoriser le design vert;
- Réduire la minéralité du lieu et structurer une trame verte multipliant les espaces verts en proportion avec la densification pour que la densité soit viable;
- Préserver la biodiversité du site;
- Développer une réglementation pour des habitats et des îlots à énergie diversifiée : solaire passive, solaire photovoltaïque, géothermie;
- Poursuivre les programmes de gestion des matières résiduelles, introduits dans l'arrondissement de Lachine par le GRAME - Groupe de recherche appliquée en macroécologie, et amender ce programme avec le processus de mutation du site;
- Etudier la possibilité de densification maximale en lien avec la mobilité et développer le meilleur barème pour une qualité et une viabilité du quartier;
- Utiliser un design innovant pour les aires de stationnement pour vélo;
- Insérer les aires de stationnement automobile dans le paysage selon des critères de design vert.



Nantes, Boulevard Blancho, Espaces publics, 2007
Source : <http://www.iiledenantes.com/fr/projets/30-boulevard-blancho.html>

6.3.2

TECHNOLOGIES VERTES

- Développer des infrastructures qui utilisent les ressources naturelles in-situ;
- Minimiser les matériaux d'excavation et favoriser leur réutilisation sur le site;
- Envisager une concertation entre les paliers de gouvernance, les propriétaires et les compagnies de décontamination pour minimiser l'empreinte écologique et rechercher des procédés alternatifs et/ou in-situ;
- Développer une stratégie de quartier durable local dans une prévision de sa contamination urbaine aux quartiers limitrophes;
- Concevoir le projet en termes d'économie de moyens, de matériaux et d'énergie;
- Mettre en place des études de faisabilité quant au potentiel d'exploitation d'énergies renouvelables et si leur potentiel est confirmé, mettre en place son intégration dans le programme de développement;
- Mettre en place des projets pilotes en énergies renouvelables;
- Concevoir une trame favorisant le solaire passif;
- Développer une gestion des eaux pluviales en cycle;
- Concevoir les espaces du projet en tenant compte de l'acoustique;
- Considérer la mise en application des technologies vertes comme une plus-value à court et à long terme, donc consacrer la recherche nécessaire pour un choix juste et éclairer des moyens appliqués;
- Développer une gestion des matériaux et des déchets lors de la construction des bâtiments et des infrastructures;
- Développer un système de critères de qualité architecturale et technique à standard élevé.

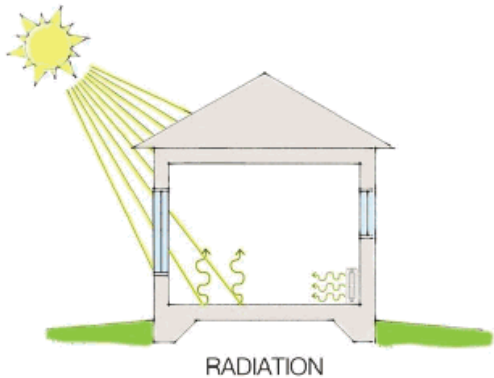
LE SOLAIRE PASSIF

Comment le rayonnement solaire agit-il dans une maison passive?

Le soleil atteint puis traverse en partie les fenêtres sous forme de lumière visible et d'ondes infrarouges.

- Une partie de ce rayonnement est réfléchi : il repart vers l'extérieur et ne participe pas au chauffage de la maison.
- 40 à 75% (selon le vitrage) des rayons parviennent à pénétrer à l'intérieur de la maison, frappent une surface (murs, planchers, résidents de la maison...) et sont éventuellement absorbés.
- L'énergie absorbée par les matériaux à forte masse thermique est réémise lentement, permettant d'éviter la surchauffe et de réchauffer la demeure après la tombée de la nuit.

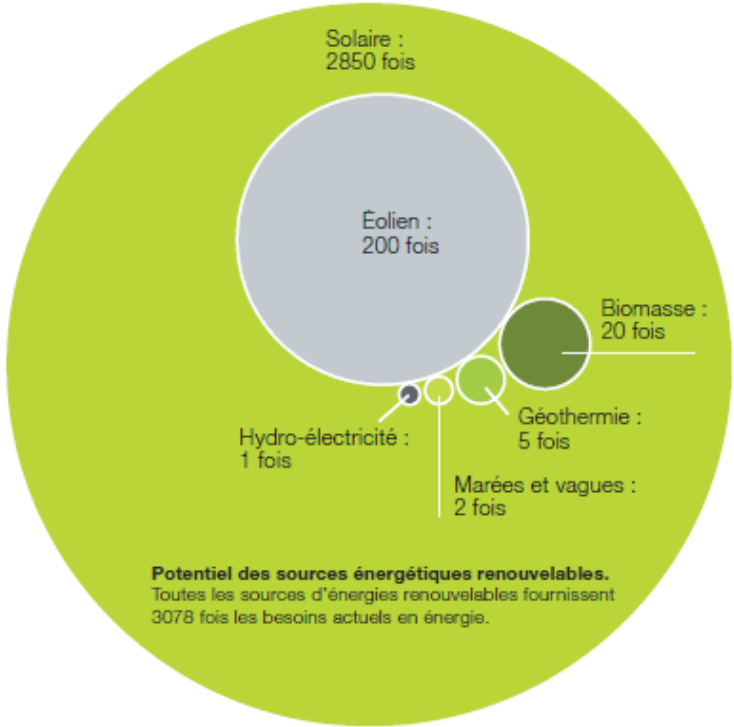
Le système est entièrement radiant.



Une maison irradiée par le soleil
Image Daphnée Saint-Pierre et Mélodie Desmarais

Source : ECO habitation, La maison solaire passive de A à Z, p.4

FIGURE 1
RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES MONDIALES



Source : Greenpeace, 2011, p.7

Documents

BASTIEN, Diane, candidate au doctorat de génie du bâtiment, civil et environnemental à l'Université Concordia, ATHIENITIS, Andreas, Ph.D., Eng., FCAE, professeur à l'Université Concordia, titulaire de la chaire de recherche sur l'énergie solaire, *Le potentiel des énergies solaires au Québec*, Greenpeace Canada, 2011, 26p, ISBN 978-0-987758
<http://www.greenpeace.org/canada/Global/canada/report/2011/09/Le%20potentiel%20des%20%C3%A9nergies%20solaires%20au%20Qu%20%C3%A9bec.pdf>

FAUTEUX, André « Maisons performantes : solaire ou géothermie? », La Maison du 21e siècle, saine et écologique, 11 Juin 2010
<https://maisonsaine.ca/energies/maisons-solaires/maisons-performantes-solaire-ou-geothermie.html>

FOLETTA, Nicole, *Västra Hamnen, Case study*, ITDP Europe, Malmö, Sweden, 2011, 12p.
https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/25.-092211_ITDP_NED_Vastra.pdf

LE DÛ, Mathieu (a,b*), MARQUIS, Roxanne (a), BROSSARD, Jérémy (a), ROUSSE, Daniel (b), Analyse thermo-économique d'une installation géothermique pour le secteur résidentiel selon l'implantation géographique 2012. * a École de Technologie Supérieure, Montréal, Canada, b Chaire Industrielle T3E, École de Technologie Supérieure, Montréal, Canada, 9p.
http://www.t3e.info/pdf/Publications/2012_CONFREGE_Montreal_LeDu_Analyse.pdf

Ordre des architectes du Québec (OAQ), « Écoquartiers - Quête de sens »
https://www.oaq.com/esquisses/archives_en_html/vie_au_travail/tout_le_reste/ecoquartiers.html

Ordre des architectes du Québec (OAQ), *Politique énergétique pour le Québec : Passer à l'action !*, consultation sur les enjeux énergétiques du Québec, Montréal, 2013, 15p.
https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Publications_OAQ/Memoires_Pprises_position/memoire_OAQ_enjeux_e_nergie.pdf

Société canadienne d'hypothèques et de logement, « L'Initiative des collectivités EQUilibriumMC »
<https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/index.cfm>

TREGOUËT, René, sénateur honoraire, fondateur du Groupe de Prospective du Sénat, « L'énergie solaire pourrait dominer les énergies renouvelables en 2030 »,
Source : notre-planete.info
<http://www.notre-planete.info/actualites/4177-energie-solaire-evolution>

Vivre en ville, *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs* - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014, Bibliothèque et Archives Canada, 2014, 64 p.
ISBN : 978-2-923263-27-4
https://vivreenville.org/media/286119/venv_2014_objectifecoquartiers.pdf

6.4

Le modèle lachinois

« Revisiter les lieux urbains, révéler les valeurs que la population leur accorde, ou observer les paysages pour découvrir leurs singularités permet de dévoiler de nouvelles possibilités de mise en valeur et de développement. En effet, ces identités urbaines émergentes se combinent tant aux formes existantes de la ville qu'aux nouvelles aspirations sociales et culturelles des citoyens. D'où la nécessité de « lire la ville » pour « mieux la vivre ». Envisager le projet suivant cette perspective, c'est affirmer que la réinvention des villes passe d'abord et avant tout par ce qu'elles sont (Masboungi et Mangin, 2009) avant d'imaginer ce qu'elles pourraient être. »

POULLAOUËC-GONIDEC ET PAQUETTE, MONTREAL EN PAYSAGES, PUM, 2011 :28, 31

L'idée d'avenir guide le modèle lachinois comme cité porteuse de démocratie et d'appartenance. L'Arrondissement a jeté les bases de son plan directeur en lien avec ses citoyens. Les villes qui regardent les défis à venir en matière d'urbanité se fixent des objectifs allant vers la durabilité. Pour parvenir à des projets de développement urbain durable, les paliers politiques appuient la démarche sur l'exercice de la citoyenneté. Ils tirent parti des aspirations de la population. L'Arrondissement Lachine initie donc une démarche durable pour le futur du projet.



Belval, Les hauts fourneaux
Photo : © Copyright Ville d'Esch-sur-Alzette



Vienne, Gazomètre
Photo : ©Andreas Pöschek, viennaphoto.at

Pour être innovant, le modèle lachinois s'inscrira d'abord avec ses spécificités locales. Les modèles étrangers pourront être source d'inspiration, mais il se définira en premier de son contexte. Lachine devra trouver sa propre identité pour engendrer l'attractivité. Sa situation urbaine est un atout qui lui permettra de façonner un prototype qui lui est propre. Ce patrimoine paysager et bâti doit se réinventer pour porter des formes significatives, il faudra le comprendre et l'amener dans le présent et non avoir une interprétation passéiste et nostalgique. Altérer d'une manière ou d'une autre, soustraire des éléments significatifs, faire table rase des éléments distinctifs du site sans avoir au préalable eu une analyse avisée du site serait catastrophique et amputerait le lieu d'une valeur de développement et de synergie. Le patrimoine ici doit être pris dans tout ce qui constitue la ville. Il est un espace fertile pour recréer la ville sur elle-même.

En réhabilitant la friche industrielle, on travaille la durabilité dans la temporalité et le développement. La ville durable n'est donc pas un simple projet écologique. C'est un projet global qui implique une multitude de principes dont celui du patrimoine à protéger et réinterpréter.

Le projet devra aussi être adaptable. Le plan directeur devra être flexible et s'adapter aux conditions du milieu. Le quartier de Lachine-Est devra se développer en phasage et se synchroniser aux nouveaux environnements, s'adapter aux changements futurs. Pour permettre une telle flexibilité, la structure devra être organisée et prévue et bien ficelée en amont. Les espaces publics comme le bâti devront être conçus pour s'adapter aux mutations vécues par les habitants. On devra donc programmer l'espace et le bâti en pensant évolutif et multiplication des usages. Dans une stratégie semblable, on permet un processus d'économie de moyens et de temps.

La ville est en processus de changement permanent. Elle doit donc être vue comme systémique. Pour la transition vers la ville post carbone, il faudra envisager Lachine-Est et l'aménagement de son territoire aux échelles du quartier, de l'agglomération de la métropole et sur l'échelle temps. Cela permettra plus facilement de faire des prévisions et une meilleure adaptabilité. Cette démarche permettra d'anticiper les risques dès la conception et de se réorganiser selon les changements climatiques, économiques et sociaux. C'est cette capacité de résilience qui caractérise la ville future durable.



Les Fonderies (jardin public), 2009
Photo : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/35-les-fonderies-jardin-public.html>

« Construire la ville durable, c'est construire une ville intrinsèquement adaptable, qui se caractérise par la diversité de l'environnement naturel et artificiel » écrivait l'OCDE en 1996

Un équilibre entre l'activité d'emploi et le logement devra être déterminé. Les secteurs devront être identifiés et leurs principes d'aménagement spécifiés. Cette programmation devra se faire dans une perspective d'évolution du projet et de son adaptation à ses transformations, aux nouveaux besoins émergeant lors du processus et des réalités qui seront amenées au fil des études et de l'avancement du projet.

En prédiction d'une augmentation significative de la population et donc d'amenuisement du territoire disponible, le projet devra gérer sa densité harmonieusement. Les mutations sociologiques auront un effet sur les typologies. La cellule familiale se modifie, la population vieillissante s'agrandie, le secteur de l'économie se transforme. La modularité des espaces de vie est donc stratégique dans une vision de ville durable.

Lieu d'une économie de production pendant près d'un siècle, le secteur pour être viable devra se doter d'un pôle économique compétitif. Ici, les activités du secteur des services seront favorisées compte tenu de la modification du lieu. La culture, le savoir et les activités d'affaire permettront une croissance économique équilibrée. Tel que cela a été mentionné lors des rencontres avec le milieu économique lachinois, les modèles économiques variés sont à privilégier pour conserver

une stabilité. Le rapport d'étude du Secteur Turcot-Lachine-Est propose un corridor d'innovation industrielle et des créneaux spécifiques à Lachine entre autres prototypage et fabrication 3D, construction durable, transport électrique et intelligent.

Les besoins de Lachine en infrastructures sont aussi nombreux et le secteur de la friche industrielle offre une alternative territoriale et d'espace bâti. L'école a été un des sujets les plus abordés par les différents acteurs consultés. Pour les années à venir, on prédit le besoin de 2 écoles primaires pour un développement à densité maximale du secteur. Dans un principe de phasage du projet, la localisation de ces deux bâtiments devra être choisie stratégiquement et sa capacité conséquente à la densité du secteur à développer. Elles devront être conçues selon les principes mentionnés plus hauts, modulables et adaptables aux changements sociaux et aux modifications des programmes éducatifs. L'enseignement est dans une phase d'adaptation. L'école devra donc, dans le principe de durabilité être physiquement flexible et modulable. Dans un contexte de durabilité, l'école devra être rentable 365 jours par année. Par économie de moyens, d'espace et d'argent, les lieux devront être pensés à l'usage de la communauté. Les espaces extérieurs devront aussi être partagés par différents usagers.



Paris, Appartements
Photo : Odile Guzy Architectes

Le secteur TOD prévoit une densité de 80 logements à l'hectare pour les 60 hectares du site, soit 4800 logements pour 10 000 à 12 000 nouveaux résidents

Source : Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Montréal

« Un urbanisme abouti doit s'engager à embrasser la nature comme un élément essentiel de la ville proprement dite et à permettre la création d'un écosystème urbain ».

Richard Rogers, architecte

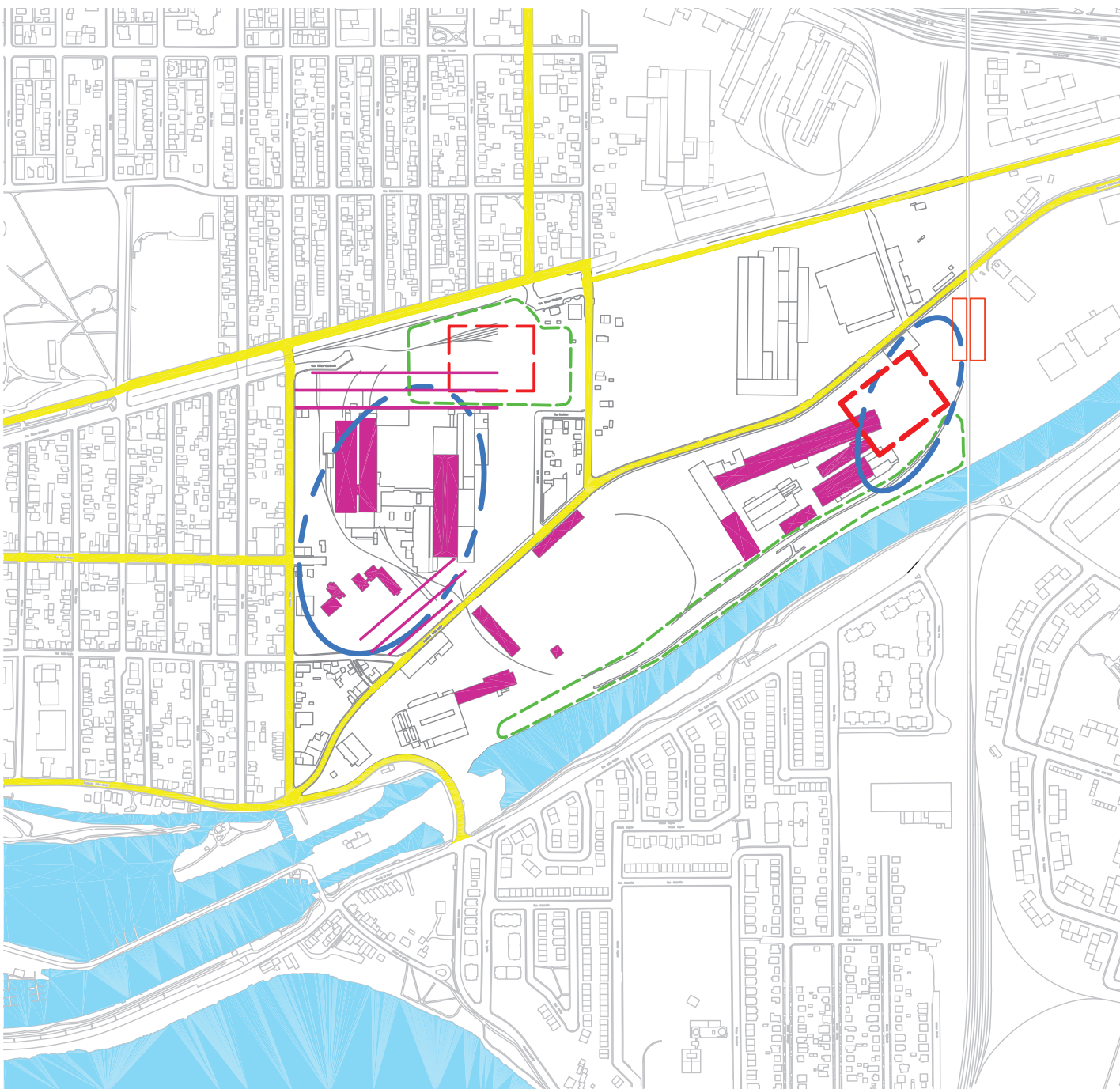
L'Arrondissement a besoin d'équipements culturels et sportifs. Leur localisation devra être stratégique afin d'en faciliter l'accès à l'ensemble de la communauté. Les bâtiments industriels du site offrent une flexibilité structurelle et spatiale qui devrait être étudiée. La reprise de ces bâtiments est envisageable dans une vision durable, mais un examen approfondi des lieux et des alternatives de réutilisation devront être réalisés avant d'inclure cette perspective au plan directeur.

La mise en forme du plan directeur en amont permettra d'établir les caractéristiques précises de ces besoins et de bien cibler les lieux et le type d'interventions appropriées pour la conceptualisation des équipements et infrastructures pour desservir les besoins tant économiques, que civiques, culturels et cultels.

[Le modèle lachinois sera visionnaire et coordonné. Il se fera avec tous ses partenaires, sera catalyseur et moteur de développement.](#)



Amsterdam, Le 4e Gymnasium, école
Photo : © John Lewis Marshall



Plan 05 Infrastructures / paysage naturel

Selon la CSMB, le développement du projet nécessitera deux écoles primaires. La première école devrait être implantée dans une zone favorable, riveraine du cœur du projet, du lot de l'ancienne Jenkins et du quartier nord de la rue Victoria. Sa proximité du cœur du projet favorise l'utilisation des infrastructures qui pourraient y être implantées.

Le plan propose de situer les infrastructures et équipements culturels et sportifs ainsi que les grands espaces publics au cœur de l'ancienne Dominion Bridge. Il s'opère ainsi une reconnexion naturelle et stratégique à la rue Notre-Dame. Dans l'approche cyclique, un deuxième secteur de mixité, plus modeste, pourrait être développé près de la gare du Canal. Une deuxième école pourrait être aménagée sur ce site, favorisant la dernière phase du projet.

Deux friches vertes se trouvent dans le secteur et devraient être considérées dans le potentiel de développement. Elles représentent un investissement écologique et paysager. Le potentiel restant du patrimoine industriel doit être considéré dans l'investissement du projet. Sa reprise doit être envisagée dans une perspective d'innovation en design, architecture et ingénierie. L'importance du canal mérite un traitement conséquent à sa valeur historique, paysagère et structurante du lieu.

- - - - École: site possible
- - - - Espace public - mixte
- - - - Friche verte
- █ Patrimoine industriel
- █ Canal de Lachine
- ▭ Gare du Canal



Janvier 2017

Source cartographique: Ville de Montréal

Aucune échelle

TERRITOIRE ET ACTION CITOYENNE

« [...] le dynamisme d'un territoire ne dépend pas de l'action individuelle de ses acteurs ou de ses citoyens, mais plutôt du comportement d'ensemble relevant d'interactions entre une multitude d'acteurs et de l'action citoyenne collective. Ce sont les acteurs d'un milieu (instances publiques, entreprises, syndicats, centres de recherche et universités, organisations culturelles et sociales) qui peuvent mobiliser les ressources nécessaires à la formulation de nouvelles solutions en regard des exigences changeantes. »

Source : « Le territoire dans la construction d'une vision alternative de développement », Juan-Luis Klein. Développement territorial et gouvernance, Revue Vie économique, septembre 2016, p. 6

LES ÉCOLES

L'Arrondissement prévoit 4800 nouvelles portes d'ici 20 ans. Or, la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB) prévoit de manière conservatrice 1 nouvel élève de niveau primaire pour 4 nouvelles portes. Donc pour 250 portes, ce sont 63 nouveaux élèves à comptabiliser ($250 / 4 = 63$) pour un total d'environ 1200 élèves de plus sur 20 ans.

Si on calcule 22 élèves par classe en moyenne, cela représente : 55 nouvelles classes. Les modèles d'écoles primaires sont ceux-ci : 2-12 (2 classes de maternelle et 12 classes primaires), 3-18 et 4-24. Ainsi à terme, selon les recommandations de la Commission scolaire, il faut envisager 2 nouvelles écoles 4-24. Pour chaque école, il faut prévoir un terrain de 100 000 pieds carrés à moins que l'on puisse bâtir les écoles en hauteur ce qui permet de diminuer l'emprise au sol. Si on considère l'évolution de la clientèle sur 20 ans, le scénario envisagé est de construire une école 2-12 dans un premier temps et de l'agrandir en une 4-24 par la suite et de faire la même chose pour la 2e école.

En mettant de côté le nouveau développement immobilier, si on souhaite répondre seulement à la clientèle connue de Lachine, il faut que l'école Très-Saint-Sacrement soit agrandie et on doit aussi prévoir un autre agrandissement de 14 locaux (possiblement l'école Catherine-Soumillard).

Il faut favoriser les élèves marcheurs au niveau primaire dans le nouveau développement avec un aménagement de rues adapté et favoriser également le vélo avec des pistes cyclables et des racks à vélo.

Le transport actif sécuritaire est à favoriser plus que le transport scolaire en autobus.

Or, les élèves du niveau primaire doivent marcher au maximum 1,6 km pour aller de leur logement à leur école. Il faut bien sûr calculer ce chiffre sur le tracé des rues et non en tracé circulaire autour de l'école.

Source : Données recueillies lors d'une rencontre avec les partenaires concernés le 30 novembre 2016.

Recommandations

6.4.1

MIXITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

- Déterminer la densité des différents secteurs en cohérence avec leur spécificité et l'ensemble du quartier;
- Assurer un équilibre dans la diversité des secteurs d'activités et de services dans le programme de réhabilitation;
- Relocaliser, au besoin, des entreprises existantes;
- Étudier le marché économique et le potentiel d'établissement de nouvelles entreprises sur le site;
- Cibler les secteurs de valorisation de l'emploi/commercialisation en tenant compte de l'accès à la mobilité;
- Encourager la participation active des entreprises au renouvellement urbain;
- Assurer l'accès au logement en précisant les programmes de logements sociaux et coopératifs; en soutenant la démarche par la collaboration avec les différents acteurs de l'habitation;
- Assurer une cohabitation viable entre les activités économiques et le logement;
- Favoriser la mixité générationnelle;
- Offrir aux aînés des logements stratégiquement localisés;
- Assurer un pourcentage de logements sociaux ambitieux en prévision des mutations socio-économiques sur une période d'au moins 15 ans;
- Offrir une diversité et une qualité de l'habitat;
- Assurer la qualité et l'innovation de l'habitat par la mise sur pied de concours en collaboration avec Design Montréal;
- Rechercher une variété typologique des logements.



Nantes, Les Terrasses de L'île, logements, 2010-2012
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/52-les-terrasses-de-l-ile.html>



École d'architecture, Ile de Nantes
Source : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/37-ecole-d-architecture-ensan.html>

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

221 000

nouveaux ménages attendus dans le Grand Montréal pour la période 2016-2031

Près de 4,5 M d'habitants et 1,9 M de ménages dans le Grand Montréal en 2031

Source : Bulletin de la communauté urbaine de Montréal, Socio démographie, n 29, 2015, p1

ESPACE DE VIE

Entre 1991 et 2001, la taille moyenne des logements dans la province est passée de 5,5 à 5,8 pièces, selon la Société d'habitation du Québec (SHQ).

Entre 1978 et 2008, la part des grands logements, soit ceux composés de 7 pièces ou plus, est passée de 1 sur 5 à près de 1 sur 3 au Québec, selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Entre 1990 et 2009, la superficie moyenne d'une maison unifamiliale neuve est passée de 121,16 m² à 130,70 m² au Québec, selon Ressources naturelles Canada. (RNCan)

« Pourtant, le nombre de personnes au sein des ménages continue de diminuer (70 % compteront seulement une ou deux personnes en 2016). Bien sûr, il faut continuer à construire des logements de taille suffisante pour les familles, entre autres pour les maintenir dans les grands centres urbains.

Les maisons unifamiliales isolées sont, de loin, les logements les plus énergivores. Aucune donnée n'existe pour le Québec, mais on sait que la superficie

chauffée moyenne d'une maison unifamiliale isolée au Canada est de 149 m², alors que celle des maisons jumelées ou en rangées, au second rang pour ce qui est de la superficie, est de 119 m². Pour les logements collectifs, on note une surface chauffée moyenne encore moins élevée. Rappelons que, dans le bâtiment, 80 % des émissions de GES résultent du besoin de chauffage des espaces.

Vivre dans de grands logements n'est pas une tendance irréversible, même dans les pays riches. Dans une étude parue en 2007, la SHQ constate que « la taille moyenne des logements est très élevée au Canada, en Nouvelle-Zélande et au Québec ». Tous les autres pays comptent des logements plus petits.

Par exemple, au Royaume-Uni, les logements comptent en moyenne 5,3 pièces, aux États-Unis 5,2 pièces, en Allemagne 4,4 pièces, en France 4 pièces, au Danemark 3,7 pièces et en Norvège 3,5 pièces. »

Source : OAQ, POLITIQUE ENERGETIQUE POUR LE QUEBEC : PASSER A L'ACTION!, consultation sur les enjeux énergétiques du Québec, Montréal, 2013, p.4

TABLE HABITATION

En juillet 2014, la Table habitation de Lachine souhaite apporter sa contribution en amont de la rédaction du PPU Lachine-Est en présentant un mémoire lors de la consultation de la communauté par l'Arrondissement.

Vous en trouverez une copie intégrale en annexe et ici les principales recommandations, confirmées lors d'une rencontre tenue le 29 septembre 2016.

« 7.2 Recommandations spécifiques à Lachine-Est

7.2.1 Le maire de Lachine, M. Dauphin, doit se faire porteur du projet et tout mettre en oeuvre pour convaincre, inciter ou attirer des promoteurs prêts à inclure au moins 15 % de logements sociaux ou communautaires.

Les moyens déployés devraient inclure la négociation si les promoteurs demandent des aménagements ou des dérogations à la réglementation en vigueur.

7.2.2 L'arrondissement et la direction de l'habitation de la ville de Montréal doivent collaborer avec le milieu communautaire pour vérifier toutes les possibilités qui permettraient la viabilité des projets AccèsLogis dans Lachine-Est (lotissement, densification, nombre d'étages, dérogation sur le nombre de stationnements, etc.).

7.2.3 [...] faire une place importante à l'inclusion d'au moins 15 % de logements sociaux et communautaires et prévoir la réglementation pour favoriser cette inclusion.

7.2.4 Des mesures devraient être prévues pour anticiper l'impact du développement de Lachine-Est sur la population des quartiers limitrophes et, le cas échéant, pour soutenir le droit au maintien dans les lieux des ménages locataires, dont ceux qui sont plus vulnérables. Il serait nécessaire que les locataires soient informés des règles protégeant le droit au maintien dans les lieux, dont celles qui sont liées au contrôle des loyers, aux conversions en condos, aux reprises de logements, aux évictions pour changement d'affectation, subdivision ou agrandissement substantiel. Par ailleurs, il pourrait être opportun de vérifier le besoin d'améliorer le règlement permettant de déroger à l'interdiction de convertir un immeuble en copropriétés divisées (condos). » (p. 15)

Source : « L'importance d'inclure au moins 15 % de logements sociaux et communautaires dans le développement de Lachine-Est ». Mémoire de la Table habitation de Lachine présenté dans le cadre de la consultation visant la rédaction du Plan particulier d'urbanisme de Lachine-Est, juillet 2014)

6.4.2

ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET INFRASTRUCTURES

- Assurer une desserte et des infrastructures publiques de transport adéquates;
- Programmer les infrastructures de surface et souterraines en considérant la mutation évolutive du secteur et prioriser selon les phases de développement du projet;
- Programmer les infrastructures en collaboration étroite avec les différents paliers politiques. Arriver à disposer d'une excellente accessibilité régionale, locale et une desserte du bassin d'emploi;
- Répondre aux besoins en équipements publics et collectifs des habitants actuels de l'arrondissement et des besoins des futurs usagers;
- Assurer l'espace et l'emplacement pour les équipements culturels, éducatifs et sportifs dès la conception du nouveau secteur;
- Concevoir des équipements polyvalents favorisant de multiples usages;
- Assurer l'utilisation des équipements pour l'ensemble de l'arrondissement;
- Prévoir le besoin scolaire, localiser et réserver l'espace et coordonner la construction des différentes écoles avec les phases de construction de logements;
- Intégrer l'offre des CPE au phasage de logements et l'intégrer aux ensembles architecturaux des écoles et équipements publics;
- Proposer une offre diversifiée d'équipements sportifs sur le territoire;
- Prévoir les changements démographiques pour assurer les services de santé et sociaux adéquats à la population future;
- Assurer une collaboration des différentes instances pour la mise en œuvre coordonnée du projet.



Japon, Teikyo University Elementary School
Source : Copyright: Edmund Sumner



North Belfast, Old See House, Centre
communautaire de santé
Source : RPP Architects

SERVICES DE GARDE

La récente Commission sur l'éducation à la petite enfance menée par l'INM (Institut du Nouveau Monde) sur l'initiative de l'Association québécoise des centres de la petite enfance (AQCPÉ) confirme, à travers les mémoires déposés et les consultations menées, que le modèle des CPE est celui qui répond le mieux aux attentes en terme de prise en charge et de développement des enfants. Il serait donc le modèle à recommander.

Le modèle de garde en milieu familial (reconnu) est aussi à valoriser. Il est rappelé qu'il faut laisser le choix aux parents des structures, notamment si leur préférence va vers de plus petites.

La communauté doit se donner pour objectif de démontrer aux pouvoirs municipaux ce qu'elle souhaite voir émerger dans le nouveau secteur comme types d'installations, et avec quelles contraintes (rez-de-chaussée, avec cour boisée, jardin communautaire? etc.). Il faut ainsi s'associer avec les ministères de la famille et de l'éducation en amont afin d'avoir une vision commune du développement de la communauté.

Il est important de considérer que le développement ne se fera pas d'un seul coup, mais par tranche d'environ 250 logements / an (selon les données du secteur de la construction du Québec) et également de considérer le taux de roulement résultant de l'évolution d'âge naturelle des enfants usagers des services de garde et des écoles.

Plusieurs petits parcs à activités variées plutôt qu'un grand, jardins communautaires, penser au modèle du Regroupement de Lachine (ouvrir un nouveau « Regroupement » avec CPE, et OBNL et / ou entreprises d'économie sociale offrant des services à la famille), proposer un continuum de services sociaux et de santé proches des garderies et écoles.

Nos évaluations issues des données de 2011 prévoient que pour 250 nouveaux logements construits chaque année, 40 enfants supplémentaires de 0 à 5 ans auront besoin d'un service de garde (Le bilan démographique du Québec Édition 2016, Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, 2007; Profil sociodémographique_ Arrondissement de Lachine, Montréal en statistiques - Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal, juillet 2014).

Ceci nous amène à recommander la création de l'équivalent d'un CPE de 80 places à chaque 2 ans avec un partenariat en amont avec le Ministère de la Famille. Il faut donc planifier tôt dans le projet l'équivalent de 9 à 10 CPE de 80 places avec leur aire de jeux, une bonne répartition géographique et des accès sécuritaires.

Source : Données recueillies lors d'une rencontre avec les partenaires concernés le 30 novembre 2016

SERVICES DE SANTÉ ET SOCIAUX

En mai 2014, dans le cadre des consultations de l'Arrondissement Lachine sur le futur développement du quartier Lachine-Est, la Direction locale de santé publique du CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle remet un document à l'Arrondissement présentant «certaines recommandations afin de répondre aux préoccupations de santé publique liées à ce type de développement».

[...]

Ainsi, il présente en conclusion les conditions qui lui semblent nécessaires pour que «l'arrondissement de Lachine [ait] la possibilité de devenir une expérience exemplaire de développement urbain, promoteur de santé, de bien-être et d'équité pour la population montréalaise» :

- « Un milieu avec une bonne densité, disposant de services de proximité et d'équipement collectifs;
- Un design du réseau viaire qui facilite l'activité physique, le transport actif et collectif;

- Une concertation de l'arrondissement avec les partenaires du réseau de la santé et de l'éducation pour planifier l'indispensable implantation des services publics;
- Une intensification des efforts pour que les milliers de logements construits ne soient pas accaparés presque entièrement par des ménages du quintile supérieur des revenus;
- Favoriser l'accès à des commerces alimentaires de proximité et des aliments santé. » (p.11)

Source : « Lachine-Est, la santé au cœur d'un nouveau quartier ». Avis de santé déposé à l'arrondissement de Lachine, Direction locale de santé publique, CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle, mai 2014

Après une rencontre avec Jean Paiement, conseiller-cadre en développement des partenariats au CIUSS-ODIM, le 30 octobre 2016. Il apparaît que ces recommandations sont toujours d'actualité.

6.4.3 QUARTIER EXEMPLAIRE VIABLE

- Limiter l'empreinte écologique du projet dans sa conception et sa réalisation ;
- Utiliser des matériaux écologiques ;
- Valoriser les ossatures de bois, même pour les gros édifices pour un meilleur stockage de carbone ;
- Éviter les tendances qui vieilliront mal en utilisant un design architectural de qualité ;
- Viser l'exemplarité dans la qualité du milieu de vie, l'efficacité technique et la qualité de l'environnement ;
- Assurer une relation spatiale entre les espaces publics et le bâti ;
- Tenir compte de l'échelle des quartiers limitrophes et du bâti existant ;
- Promouvoir la diversité architecturale et définir l'image du projet et sa place dans le paysage du quartier ;
- Intégrer les quartiers voisins au dessin des espaces publics ;
- Créer des liens entre les différents réseaux d'infrastructures ;
- Réaliser des espaces urbains conviviaux pour tous les usagers offrant des services diversifiés ;
- Articuler les espaces publics et les institutions au cœur du projet pour qu'ils soient catalyseurs du renouveau social ;
- Assurer une morphologie qui instaure naturellement des lieux sécurisés ;
- Coordonner la programmation des infrastructures pour toutes les étapes du phasage et formuler aussi des hypothèses à long terme de la modification urbaine et donc, de l'adaptabilité maximale des infrastructures aux changements qui surviendront ;
- Différencier les échelles territoriales pour mieux les articuler ;
- Penser à l'évolutivité et la réversibilité de l'aménagement dans le temps ; s'adapter à l'évolution des besoins ;
- Penser l'espace vert autrement, comme un véritable lieu de production ;
- Établir une politique de densification pour rendre la ville plus soutenable.
- Utiliser les concours d'architecture et de design pour permettre une facture architecturale diversifiée et de qualité.
- Créer un quartier qui apprivoise l'hiver et s'adapte aux métamorphoses saisonnières québécoises
- Concevoir le quartier en prévision d'une adaptabilité aux changements climatiques prévus.



Belval, parc
Source : © Copyright Ville d'Esch-sur-Alzette

LES CONCOURS

1. Les concours permettent d'élever la qualité puisqu'ils n'ont pas pour objectif la sélection du plus bas soumissionnaire mais plutôt du meilleur concept. Le coût de réalisation du projet n'est plus le seul facteur déterminant, au contraire, la sensibilité au contexte culturel et la médiation de valeurs plurielles sont valorisées. De plus, le concours crée un climat de compétition entre les équipes favorable au dépassement de soi et à la recherche d'excellence. La sélection du projet gagnant par un jury compétent assure la transparence du processus et la représentation des valeurs du chantier Réalisons Montréal Ville UNESCO de design.
2. Les concours favorisent la démocratisation du design par l'ouverture de la commande publique à plus grand nombre de designers. Il donne une chance à la relève d'obtenir des projets qui seraient autrement attribués sur la base de l'expérience accumulée. De plus le processus de concours, lorsqu'il est diffusé, permet de populariser le projet. Enfin, le jury est inclusif puisqu'il est composé, à part égale, d'experts en matière de design et de représentant du client (élus, opérateurs, utilisateurs, etc.). Qui plus est, le concours illustre avec éloquence la pluralité des regards portés sur la ville.
3. Les concours sont porteurs d'une pédagogie pour les élus, pour la population et pour les professionnels du design. En participant au jury, les élus sont amenés à comprendre comment le design peut répondre à des enjeux de développement durable. La population est invitée à assister aux présentations des projets et à prendre connaissance du rapport du jury. Pour les professionnels et pour les étudiants, le concours est l'occasion de développer une capacité à exprimer des idées fortes et à faire valoir leur créativité. La dimension pédagogique du chantier a une valeur inestimable car elle permet de former, à terme, des ambassadeurs du design montréalais.
4. Le concours en tant qu'événement est une forme de mise en réseau, puisqu'il réunit autour du projet tous les acteurs. Le jury permet la rencontre et le dialogue entre des membres de groupes de recherche et de formation, des professionnels, des élus, des utilisateurs, etc. CODE, un concours visant l'identité des villes démontre l'importance de la mise en réseau internationale de tel projet.
5. Le concours assure l'intégration des valeurs des communautés culturelles par la réception de diverses propositions d'aménagement. Les multiples réponses des participants devront être évaluées en fonction de critères pluriels. Les projets lauréats doivent pouvoir concilier des demandes contradictoires et fédérer, autour de valeurs communes, toutes les parties prenantes.

Source : RÉALISONS MONTRÉAL VILLE UNESCO DE DESIGN, Développement durable, culture et projets de territoire Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires, Montréal, 2010,

6.4.4

MOBILITÉ : RÉSEAU CONSOLIDÉ

- Requalifier les infrastructures majeures comme l'échangeur Saint-Pierre ;
- Modifier les artères collectrices ;
- Bonifier le transport en commun ;
- Assurer un travail de requalification du lien de mobilité douce entre Saint- Pierre et Lachine. Ce travail devrait se faire en chronologie avec la conception de l'échangeur Saint-Pierre ;
- Poursuivre les études pour un transport collectif sur rail et selon les résultats de faisabilité, intégrer ce projet au phasage du développement du quartier ;
- Concevoir la mobilité avec l'hiver ;
- Travailler en collaboration avec les instances concernées pour assurer une logique des opérations, assurer les bonnes décisions et les bons concepts, et garantir des infrastructures adéquates.

6.4.5

PATRIMOINE IDENTITAIRE

- Développer l'identité culturelle du lieu en misant sur le patrimoine bâti ;
- Analyser la possibilité d'implantation d'un centre des collections et archives de Lachine ;
- Analyser la possibilité de réutiliser les bâtiments existants ;
- Développer le quartier dans ses détails, en tirant parti de la valeur patrimoniale du site.

6.4.6

CONCERTATION ET ÉDUCATION CITOYENNE

- Poursuivre la mobilisation afin de susciter l'implication citoyenne ;
- Miser sur des modes de consultation et d'implication citoyenne ;
- Tenir la population informée de l'avancement des procédures ;
- Développer un réseau d'information entre les citoyens et les intervenants du site.

Documents

Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), *L'urbanisme participatif - Aménager la ville avec et pour ses citoyens*, 2015
http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM_guide_urbanisme_participatif_2015.pdf

Gouvernement du Québec, Culture, communication et condition féminine, Québec, et Université de Montréal, chaire de paysage et environnement, *Réalisons Montréal, ville Unesco de design*, dans Développement durable, culture et projet de territoire. Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires, 2010, 9 p.
<http://www.agenda21c.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2010/12/Portrait-RMVUD-lores2.pdf>

Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, *L'urbanisme durable, Enjeux, pratiques et outils d'intervention*, Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Bibliothèque et Archives Canada 2012, 94pp
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/guide_urbanisme_durable.pdf

KLEIN, Juan-Luis, « Le territoire dans la construction d'une vision alternative de développement - Pistes de réflexion », *Revue vie économique*, Volume 8, numéro 1, septembre 2016
http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/25/262/RVE_vol8_no1_Klein.pdf

SITA, « AGORA », *Un projet de reconversion durable pour Metaleurop Nord*, Dossier de presse AGORA Metaleurop, Luxembourg 2003, 10p.

Société de développement AGORA, *Coopératives de construction, 12 réponses à un nouveau concept*, Grand-duché de Luxembourg, site de Belval, Esch-sur-Alzette, 2004, 20 pages.

6.5

Processus de réussite du Plan directeur

1. LE GENIUS LOCI

La réhabilitation du site nécessite de prendre en compte le genius loci (ou esprit du lieu). Dans un processus éthique, il faudra connaître et comprendre les particularités multidimensionnelles qui définissent le lieu avant d'élaborer le plan directeur. Cette compréhension devra se faire par l'analyse de différents documents, l'utilisation de différents supports et représentations et un parcours physique du lieu. Une telle démarche permettra une meilleure analyse technique et économique, mais aussi, tiendra compte de l'héritage historique. La connaissance des usages passés devra s'inscrire dans la réappropriation des lieux et leurs usages contemporains. La mémoire du lieu sera ainsi préservée dans la dimension architecturale, humaine et sociale.

2. LE MODÈLE LACHINOIS

Fonder la conception du plan directeur sur une stratégie urbaine et architecturale propre aux échelles micro logique et macro logique, dans une vision d'ensemble de restructuration de l'ancienne zone industrielle et de l'ensemble du territoire lachinois. La réussite d'intégration du nouveau développement impose une connaissance et une analyse de l'ensemble des composantes et besoins de l'arrondissement.

3. LE PARTENARIAT

Établir dès le début un système de gouvernance constitué d'une versatilité d'acteurs. Développer des partenariats entre les paliers de gouvernance et les acteurs des secteurs économique, culturel, social, communautaire et environnemental. Assurer ainsi un support technique et financier.

4. L'ÉQUIPE

Créer une équipe transversale pluridisciplinaire appuyant le travail du bureau d'urbanisme. Poursuivre le lien fédérateur avec la communauté.

5. LA DURABILITÉ

Le quartier aura son propre caractère durable valorisant le potentiel de ce qui constitue son urbanité, développé dans la connaissance et l'analyse critique des courants de pensées. Considérant la faisabilité et la pérennité de son projet pour le bien-être de chaque citoyen, la technicité ne primera pas comme une fin mais comme un moyen dans la conception du territoire comme lieu mixte, viable et inclusif. Le modèle lachinois s'inscrit ainsi dans la véritable durabilité : le souci du contexte dans son actualité et sa mutation.

6. PRÉVOIR STRUCTURER ET RÉGLEMENTER

Développer un scénario par phases et priorités qui tienne compte de l'ensemble des mutations du territoire lachinois. Tirer parti de ce processus pour revoir le zonage et les principes qui guideront la réglementation pour les années futures. Profiter du redéveloppement pour établir une réglementation considérant la qualité de vie, la protection du patrimoine, un design et une architecture de qualité, une obligation à l'innovation dans la conception aux trois échelles dans le but d'interventions sensibles et efficaces. Concevoir une réglementation qui favorise le choix de matériaux, des éléments techniques durables et esthétiques. Se donner la possibilité de contraintes et de latitude dans l'esprit de l'évolution du projet.

7. LES ZONES D'EMPLOIS

Se servir du projet comme facteur d'innovation et moteur d'un renouveau économique. Utiliser les expertises de développements de friches industrielles pour créer un modèle viable et renouveler le secteur en un centre économique attractif.

8. LA COMMUNAUTÉ

L'ensemble de la communauté sera considérée dans le projet du plan directeur. Elle sera consultée, instruite et assistée dans la mutation du site et du territoire lachinois. Ses besoins seront pris en compte pour la transformation d'un territoire attrayant et viable.

9. LA SUITE

L'idée originale de la Direction de l'Arrondissement était de faire en sorte que l'élaboration du plan directeur soit un legs aux générations futures. Dans la poursuite de la démarche amorcée, pour porter cette vision d'un projet d'exemplarité, l'Arrondissement devra s'assurer de valider le projet aux différentes étapes par des experts et des profanes sélectionnés dans un échantillonnage varié impartial.

Mise en oeuvre

7.0

Le renouvellement urbain de ce secteur implique une durée de réalisation sur plusieurs années. Le présent rapport n'a pas pour mandat de déterminer une image précise de l'aménagement futur du site, mais propose de grandes lignes comme autant de fondements à l'élaboration de son futur plan directeur. La temporalité sera un élément important du succès de réalisation et devra être prise en compte du début à la fin.

Une approche multi-scalaire permettra à la population de s'adapter aux différentes phases et d'en accepter les mutations.

Le processus de conception du plan directeur nécessite réflexion et temps et est aussi important que la finalité même du projet. Il devra permettre une adaptation de ses objectifs au fil du temps, assurant des réalisations pérennes et modernes. Une approche minutieuse de l'étude des changements technologiques, urbanistiques, sociologiques, démographiques et économiques mènera à des pronostics mieux calibrés et une vision éclairée. Le plan directeur devra ainsi se doter d'outils d'accompagnement pour développer et faire le suivi du projet.

L'observation de différents projets européens atteste d'une tendance générale. L'essence d'un projet définit les orientations des règles d'urbanisme qui imposeront certaines modifications aux plans d'urbanisme régionaux. Et à cette échelle, la négociation entre le public et le privé est induite.

Pour garantir le succès du développement, il faudra aussi coordonner les financements des différentes infrastructures de mobilité et civiques et s'engager à garantir l'exemplarité durable du projet. Il faudrait donc, dès lors que les premières décisions concrètes seront prises, s'assurer de la cohésion du projet et que les différents acteurs poursuivent la définition d'une vision commune et globale des défis et opportunités, assurant ainsi une stratégie foncière.

Dans tout projet, les infrastructures sont souvent perçues comme une clé de voûte. Elles le sont effectivement d'un point de vue technique, mais elles ne sont qu'un élément de la structure globale. Il ne faudrait donc pas commettre l'erreur de concevoir ce projet en mettant l'unique emphase sur cet élément. L'infrastructure et les équipements font partie d'un système et devront donc être pensés et structurés tout au long du phasage en s'intégrant avec tous les autres éléments du quartier. Les infrastructures pourraient être vues comme ossature du projet, de manière structurelle, et non comme finalité de l'ensemble. Pour que l'ossature se tienne, il faudra qu'elle soit soutenue par des éléments forts et adaptés. Il est donc primordial, dans l'idée d'un projet exemplaire, que lors de la conception du plan directeur, l'importance mise à la réflexion et à la structure du projet soient de même amplitude pour chacun de ses éléments.

Le développement des îlots nécessite une bonne stratégie de phasage. Les équipements et infrastructures du projet devront donc être prédéfinis et localisés au préalable pour permettre les développements ponctuels. Une connaissance des intentions d'implantation sur le site par les entreprises ou organismes publics et privés favorisera la structure de phasage et permettra à l'Arrondissement de définir ses stratégies. La connaissance des contraintes et opportunités permettra leur hiérarchisation et d'avoir toute latitude dans l'aménagement territorial. L'adoption d'une vision stratégique permettra d'avoir une marge de manœuvre et d'obtenir une qualité dans les opérations sur le site tout au long de son évolution.

Pour favoriser la réussite d'une telle stratégie, le dialogue entre tous les acteurs devra se poursuivre tout au long du projet. Tout particulièrement, les acteurs en position de négociation devront être tenus informés régulièrement de l'avancement du projet. Le dialogue avec les citoyens prendra quant à lui la forme d'activités d'information et de concertation, de manière innovante et inclusive. Cette démarche permettra à tous d'avoir une bonne connaissance du projet et la possibilité de faire part de leur besoins et attentes permettant d'affiner les décisions de tous les acteurs et d'améliorer la gestion et la qualité du projet. Les autorités utiliseront les moyens de communication adaptés selon les différentes catégories de public et les détails du projet.

En résumé, il faudra avoir une vision partagée, coopérer, et assurer la cohérence dans le développement. L'Arrondissement et les autres paliers de gouvernance devront avoir une vision plurisectorielle et multi-réseaux qui tiendra compte des différentes échelles locale, régionale et métropolitaine. L'innovation du quartier passera aussi par l'implication citoyenne comme capital social. On devra développer un processus de transformation progressif du secteur. La vision devra être cohérente, composer avec l'existant et envisager l'avenir pour adapter le site progressivement aux défis technologiques, sociaux, économiques et urbains de ce futur. Ici on devra commencer avec ce que l'on a, miser sur l'existant pour faire naître une nouvelle identité, réinvestir le territoire, le faire revivre, et lui donner un nouvel élan de fierté.



- LOCALE
- RÉGIONALE
- MÉTROPOLITAINE

Dans l'élaboration du plan directeur l'analyse doit intégrer l'impact des besoins et interventions sur le site aux échelles locale, régionale et métropolitaine.

Source : Möbius4, adaptée de : Ville de Montréal, plan d'urbanisme

Conclusion

Ce travail de synthèse et d'analyse se veut un outil pour supporter le travail des services d'urbanisme de l'Arrondissement Lachine et de la Ville de Montréal. C'est aussi, et sans doute surtout, le résultat d'une première collaboration concrète et professionnelle entre des acteurs locaux aux missions aussi variées que complémentaires. Il s'agit également d'une mise en commun fructueuse des compétences des gestionnaires et employés de nos organisations qui ont partagé leur fine connaissance du quartier et leurs expertises académiques et professionnelles en urbanisme, en sociologie, en gestion, en finance, en développement durable, en entrepreneuriat, en employabilité, etc. La force de cette collaboration est porteuse de promesses ambitieuses de développement durable, d'innovation urbaine, d'amélioration des conditions de vie des citoyens, de diversité culturelle.

L'année 2017 sera marquée par une série d'événements d'envergure comme les fêtes du 150e du Canada, du 350e de Lachine et du 375e de Montréal, ainsi que par les élections municipales en fin d'année qui viendront mobiliser les énergies. Les grands enjeux du secteur énoncés dans ce document sont tous dépendants des nouvelles structures de transport dont la réfection ou la reconstruction sont programmés à court ou moyen terme : l'échangeur Turcot et l'autoroute 20, le pont Mercier et l'échangeur Saint-Pierre. Dès les premiers mois de 2017 et en amont des décisions à venir, il sera donc primordial de proposer au gouvernement du Québec une collaboration active et un dialogue constructif avec l'ensemble de la communauté. Ce document démontre d'ailleurs la capacité de la communauté lachinoise à proposer des approches structurées qui permettront de faire les choix d'investissements les plus pertinents à long terme pour ce secteur.

À une époque où les grandes villes se posent les grandes questions sur leur développement à long terme, la communauté de Lachine est reconnaissante d'avoir été interpellée par ses élus, et d'être reconnue pour son expertise locale et sa vision d'un secteur riche de sa diversité culturelle et linguistique, de son ensemble naturel et urbain de grande valeur, et de l'opportunité unique qu'offre le développement de l'est de Lachine. À nous de saisir cette chance et de développer dans les années qui viennent les bases d'un nouveau quartier dont tous les Montréalais pourront être fiers.

Des actions immédiates doivent toutefois être entreprises afin de concrétiser la vision exprimée dans ce rapport

Glossaire

AIE Agence internationale de l'environnement	DEC Agence Développement économique Canada	PMAD Plan métropolitain d'aménagement et de développement
AMT Agence métropolitaine de transport	GES Gaz à effet de serre	PPU Programme particulier d'urbanisme
CDEC Corporation de développement économique communautaire	GRAME Groupe de recherche appliquée en macroécologie	RMR Région métropolitaine de recensement
CIUSSS-ODIM Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Ouest-de-l'Île de Montréal	INM Institut du Nouveau Monde	RNCAN Ressources naturelles Canada
CMM Communauté métropolitaine de Montréal	ISQ Institut de la statistique du Québec	SAMOA Société d'aménagement de la métropole ouest atlantique (France)
CONCERT'ACTION LACHINE Table de quartier multi-réseaux et intersectorielle de l'arrondissement de Lachine	LAU Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	SCHL Société canadienne d'hypothèques et de logement
CONVERCITÉ organisme à but non lucratif qui rapproche les communautés locales, les promoteurs de projets urbains et les décideurs, afin que nos milieux de vie répondent le mieux possible aux aspirations de tous.	MRC Municipalité régionale de comté	SHQ Société d'habitation du Québec
CRUISP Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre	OAQ Ordre des architectes du Québec	TOD Transit oriented development
CSMB Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys	OCDE Organisation de Coopération et de Développement Économiques	UNESCO Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (en anglais United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
	OCPM Office de consultation publique de Montréal	UQAM Université du Québec à Montréal
	PC Agence Parcs Canada	
	PDM Plan de Montréal	

VOCABULAIRE

APPROCHE MULTI-SCALAIRE

Le raisonnement multiscale a une place importante en géographie car il considère les différents niveaux spatiaux d'observation, la nature et le nombre des objets pris en compte. Un phénomène spatial est toujours le produit de processus ayant des dimensions différentes d'où l'intérêt du changement d'échelle. (Précis de géographie, Gérin-Grataloup A.-M., 1998)

BIODIVERSITÉ

Diversité des espèces vivantes et de leurs caractères génétiques (Larousse).

CHARRETTE

Expression utilisée dans plusieurs milieux professionnels qui signifie être en retard dans son travail, ou passer une nuit à travailler pour terminer un travail en dernière minute. Elle doit son origine aux étudiants en architecture des Beaux-arts de Paris, au 19^e siècle, qui passaient une nuit à travailler en commun et devaient transporter eux-mêmes dans une charrette¹ leurs panneaux d'exposition de plans, des ateliers vers la salle des rendus (l'actuel Palais des études), quand ils étaient en retard à un rendu d'exercice et que l'appariteur était déjà passé prendre les documents avec une charrette. Cette expression a été adoptée dans les pays anglophones (Wikipédia)

MASTER PLAN (Anglicisme)

Plan directeur, document spécifiant une stratégie. (Wiktionnaire)

MORPHOLOGIE

Étude de la forme et de la structure externes des êtres vivants dans les différentes sciences biologiques. Partie de la grammaire qui étudie les problèmes relatifs à la formation des mots ainsi qu'aux variations de leurs désinences. (Larousse)

MORPHOLOGIE URBAINE

Désigne la forme urbaine ou son étude (formation, évolution, transformations, strates, structure...). La morphologie urbaine est le résultat des conditions historiques, politiques, culturelles (et notamment architecturales) dans lesquelles la ville a été créée et s'est agrandie. (muleta.org)

TOD

Transit oriented development. Ce concept américain concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales destinées à favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage. (Wikipédia)

TRAME VIAIRE

Ensemble de voies (chemin, rue, etc.). (Wiktionnaire)

TRANSVERSALITÉ

Fait d'être commun à plusieurs domaines (Wiktionnaire)

TYPOLOGIE

Système de classification d'un ensemble de données empiriques concernant un phénomène social en types distincts. (Larousse)

URBANITÉ

Caractère de ce qui est urbain (Les mots de la géographie, dictionnaire critique, coordonné par Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry (1992))

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

Acertys - Relations citoyennes, *Rapport synthèse de la démarche de consultation pour le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Lachine-Est*, menée pour l'arrondissement de Lachine, octobre 2014

Agence de l'Environnement de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), Direction du bâtiment et des énergies renouvelables, *Bâtiment et démarche HQE*, 2004, 20p
http://rhone-alpes.ademe.fr/sites/default/files/files/notre_offre/Entreprises-agriculture/presentation-demarches-haute-qualite-environnementale.pdf

AECOM - Urbanisme et aménagement durable pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development), 2011, 84p
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

Agence d'urbanisme pour le redéveloppement de l'agglomération lyonnaise, CONSTANTIN, Chantal et ARAUD-RUYANT, Catherine: Urbanistes, EPURES, ØSTERGÅRD, Niels: Urbaniste, Ministère de l'Environnement danois, REY, Emmanuel: Architecte-urbaniste, bureau Bauart de Neuchâtel (Suisse), *Pour limiter l'étalement urbain, l'urbanisation autour des gares en Europe*, Compte-rendu de la séance Repères Européens du 24 juin 2010, Lyon, 15p.
<https://infoscience.epfl.ch/record/150768/files/10%20Conference%20Paper%20Lyon.pdf>

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : un outil pour promouvoir la santé des Montréalais*, Mémoire présenté à la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2014
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_DSP_20141106.PDF

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, PAQUIN, S., THÉRIEN F., Développement urbain et santé, *Mémoire sur le Plan de développement de Montréal*, 2013
https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-310-1.pdf

BARRETO, Nancy, EL-HASSANI, Nahla, LAKHDAR, Yasmine, POURSAEED, Ali, supervisé par Michel Max Raynaud, *Lachine-Est, un projet d'avenir* (AME 6917 - Atelier de gestion de projets urbains), Université de Montréal, hiver 2015

BASTIEN, Diane, candidate au doctorat de génie du bâtiment, civil et environnemental à l'Université Concordia, ATHIENITIS, Andreas, Ph.D., Eng., FCAE, professeur à l'Université Concordia, titulaire de la chaire de recherche sur l'énergie solaire, *Le potentiel des énergies solaires au Québec*, Greenpeace Canada, 2011, 26p, ISBN 978-0-987758
<http://www.greenpeace.org/canada/Global/canada/report/2011/09/Le%20potentiel%20des%20C3%A9nergies%20solaires%20au%20Qu%20C3%A9bec.pdf>

BERGMANN, Börkur, dir. *Modification d'une aire urbaine : Lachine-Est*, Projet de design urbain de l'équipe du STUDIO CUBE de l'École de Design, UQAM (Entente Ville-Universités 2004-2005)

BLYTH, Alastair, OCDE, *Les bâtiments scolaires au cœur de la crise actuelle*, CELE Échanges 2009/5, OCDE 2009, 8p, ISSN 2072-7933
<http://www.oecd.org/fr/edu/innovation-education/centrepourdesenvironnementspedagogiquesefficacescele/43087102.pdf>

BY&HAVN, Copenhagen growing. The story of Ørestad, Copenhagen, 2011, 44p.
http://www.orestad.dk/~media/images/copenhagen-growing_web.pdf

Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), *L'urbanisme participatif - Aménager la ville avec et pour ses citoyens*, 2015
http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM_guide_urbanisme_participatif_2015.pdf

Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC), *L'approche territoriale dans la mise en œuvre de stratégies de prévention de la délinquance : étude exploratoire d'expériences dans des pays occidentaux*, 2013
[http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/CIPC - Rapport sur les strategies territoriales en prevention de la criminalite - version finale.pdf](http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/CIPC_-_Rapport_sur_les_strategies_territoriales_en_prevention_de_la_criminalite_-_version_finale.pdf)

Chantier de l'économie sociale, *Avis sur le développement durable et dynamique des territoires*, présenté dans le cadre de la réflexion sur l'occupation dynamique des territoires du Ministère des affaires municipales des régions et de l'occupation municipale, juin 2010
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/occupation_territoire/avis_chantier_economie_sociale.pdf

CHASSERIAU, A., PEYON, J.-P., *Le projet Île de Nantes ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve*, Festival international de géographie, Saint-Dié-des-Vosges, 2003, 15p.
http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2003/chasseriaupeyon/article.htm

Cité de l'architecture & du patrimoine, *Vers de nouveaux logements sociaux 2*, Dossier de presse, Cité de l'architecture & du patrimoine Galerie d'architecture moderne et contemporaine, Palais de Chaillot, France, Paris 16e, 2012, 28 p.
http://www.citechailot.fr/data/expositions_bc521/fiche/23178/dp_vdnl_17_def_d3011.pdf

City of Helsinki, *Viikki, ecological building criteria*, Helsinki city planning departement publication, 1998, Helsinki, Finland, 40 p.

Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-pierre (CRUISP), CDEC LaSalle-Lachine et Groupe de recherche appliquée en marcoécologie (GRAME), *Mémoire relatif au plan de développement de Montréal*, présenté dans le cadre de la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal, septembre 2013.
http://grame.org/Memoire_relatif_au_plan_de_developpement_Mtl.pdf

Concert'Action Lachine, *rapports de consultations* de la Table de quartier sur l'enjeu du développement de Lachine-Est, 2013
<http://concertactionlachine.com/index.php/enjeux/>

Concert'Action Lachine, *Sommet de Lachine - Ensemble, pour un quartier qui nous ressemble - Compte-rendu* de l'événement, octobre 2015
<http://concertactionlachine.com/wp-content/uploads/2015/12/Compte-rendu-SommetdeLachine-v4.pdf>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), *Comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers de type TOD, Mission de la communauté métropolitaine de Montréal dans le Grand Washington*, Rapport de mission, Montréal, 2012, 64 p.
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20121017_rapportMissionTOD.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable 2015-2020*, juin 2015
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_pamlsa-2015-2020.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), *Portrait du Grand Montréal, édition 2016*, Cahiers métropolitains n°5, septembre 2016
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no05.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), *Rapport de l'Agora métropolitaine 2015*, février 2016
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160317_agora2015_rapport.pdf

Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, *Démolition de bâtiments - Projet Dominion Bridge (AC14-LAC-02)*, Avis suite à son assemblée du 14 mars 2014.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-02_CPM_CJV_D%C9MOLITION.PDF

Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, *Programme particulier d'urbanisme - Quartier Lachine-Est (AC14-LAC-03)*, Avis suite à son assemblée du 14 mars 2014.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AC14-LAC-03_CPM_CJV_PPU%20LACEST.PDF

Convercity, en collaboration avec l'Institut du Nouveau Monde (INM), *Rapport de l'exercice de vision avec les parties prenantes pour le canal de Lachine*, Rapport présenté à Parcs Canada, février 2016

DEJEAN, Frédéric, « L'encadrement urbanistique des lieux de culte : le pouvoir local à l'épreuve de la diversité religieuse à travers l'exemple de Montréal », *L'Information géographique* 2016/1 (Vol. 80), p. 130-155.
http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=LIG_801_0130

DEJEAN, Frédéric, « Les enseignements de l'« urbanisme multiculturel » », Géographie et cultures [En ligne], 74 | 2010, mis en ligne le 04 mars 2013, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://gc.revues.org/1764> ; DOI : 10.4000/gc.1764, <https://gc.revues.org/1764>

Demarcom Cibler l'essentiel, *Analyse du mixe commercial. Identification des opportunités commerciales urbaines*, pour l'Arrondissement Lachine et CLD Lachine Affaires, mars 2014

Direction locale de santé publique, CSSS de Dorval-Lachine-LaSalle, *Lachine-Est, la santé au cœur d'un nouveau quartier. Avis de santé déposé à l'arrondissement de Lachine*, mai 2014 <http://concertationlachine.com/wp-content/uploads/2017/05/Avis-sante-local-Lachine-Est-juin-2014.pdf>

DOUGLAS LOWES, Mark, *Mégalomanie urbaine : la spoliation des espaces publics*, Écosociété, Montréal, 2005, 180p.

ÉCOHABITATION, *Solaire passif - La maison solaire passive de a à z*, fiche technique, 2012, 19p. <http://www.ecohabitation.com/guide/fiches/maison-solaire-passive>

Éditions du Conseil de l'Europe, *La cité interculturelle pas à pas. Guide pratique pour l'application du modèle urbain de l'intégration interculturelle*, mars 2013, ISBN 978-92-871-7640-0, <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680301909>

Espace Stratégies en partenariat avec E&B Data, *Portrait et potentiel de transformation des activités économiques dans le secteur Turcot - Lachine-Est*, Rapport d'étude, octobre 2016

FISCHLER, Raphaël, *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal*, Soumis à la Ville de Montréal, Service du Développement économique et urbain, Office de l'Habitation, 15 avril 2003, 71p. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/etude_nouvel_urbanisme.pdf

FOLETTA, Nicole, *Västra Hamnen*, Case study, ITDP Europe, Malmö, Sweden, 2011, 12p. https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/25-092211_ITDP_NED_Vastra.pdf

FORTIN, Marie-José et FOURNIS, Yann, « L'acceptabilité sociale pour co-construire le développement des territoires ? », *Revue vie économique*, Volume 8, numéro 1, septembre 2016 http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/25/254/RVE_vol8_no1_Fortin-Fournis.pdf

FORUM AGORA, Newsletter, Société développement Agora. sarl. et ci. secs, no 2, Février 2004, Belval, Luxembourg, 8p.

GALLUP, Kim, *Möbius4 Design architectural. Les '100 Glorieuses' de Lachine - Étude du patrimoine d'archives et des collections du territoire de Lachine*, mars 2015, 101 p.

GEHL, Jan, *Life Between Buildings: Using Public Space*, Danish Architectural Press, 2008, 200 p. ISBN : 8774073605

Gouvernement du Québec, Culture, communication et condition féminine, Québec, et Université de Montréal, Chaire de paysage et environnement, *Culture architecturale et urbaine, Copenhagen X*, dans Développement durable, culture et projet de territoire, Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires, 2011, 8 p. https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/agenda21/Copenhagen-X_vfinale.pdf

Gouvernement du Québec, Culture, communication et condition féminine, Québec, et Université de Montréal, chaire de paysage et environnement, *Réalisons Montréal, ville Unesco de design*, dans Développement durable, culture et projet de territoire, Portrait de démarches québécoises et étrangères exemplaires, 2010, 9 p. <http://www.agenda21c.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2010/12/Portrait-RMVUD-lores2.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, *Enquête sur l'utilisation, les besoins et les préférences des familles en matière de services de garde* (EUSG 2009), date de parution : 6 mai 2011 <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/education/milieu-garde/utilisation-services-garde-2009.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, LACROIX, Claudine et ANDRÉ, Dominique, *L'évolution démographique et le logement au Québec. Rétrospective 1991-2006 et perspectives 2006-2056*. Rapport réalisé pour la société d'habitation du Québec, 2012, ISBN 978-2-550-63306-8 (version PDF), Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012, Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2012 <http://www.habitation.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/publications/0000021500.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, *Le bilan démographique du Québec Édition 2016*, 2007
<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/bilan2016.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, édition 2014
<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/perspectives-mrc-2011-2036.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061*, édition 2014
<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2011-2061.pdf>

Gouvernement du Québec, Institut national de santé publique du Québec, *Outils de la collection Vivre en sécurité, se donner les moyens*, 2008 à 2016
<https://www.inspq.qc.ca/expertises/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/promotion-de-la-securite-dans-les-communautes/methodes-et-outils/outils-de-la-collection-vivre-en-securite-se-donner-les-moyens>

Gouvernement du Québec, Ministère de l'énergie et des ressources naturelles, *Politique énergétique 2016-2025, les énergies renouvelables*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Version du 16 mars 2015, 2015, 132p. ISBN: 978-2-550-72542-8
<https://mem.gouv.qc.ca/energie/politique/documents/fascicule-4.pdf>

Gouvernement du Québec, Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Politique gouvernementale de prévention en santé. Un projet d'envergure pour améliorer la santé et la qualité de vie de la population*, Mise en ligne : 23 octobre 2016, Dernière modification : 15 décembre 2016 No. ISBN (PDF): 978-2-550-75191-5
<http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2016/16-297-08W.pdf>

Gouvernement du Québec, Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes reliés au poids*. Document rédigé en collaboration avec Québec en Forme et l'Institut national de santé publique du Québec. Gouvernement du Québec, 2012, 24 pages.
<http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2012/12-289-03.pdf>

Gouvernement du Québec, Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, *Guide de gestion des eaux pluviales, Stratégies d'aménagement, principes de conception et pratiques de gestion optimales pour les réseaux de drainage en milieu urbain*, 2014, 386p.
<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/pluviales/guide-gestion-eaux-pluviales.pdf>

Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, *L'urbanisme durable, Enjeux, pratiques et outils d'intervention*, Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Bibliothèque et Archives Canada 2012, 94pp
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/guide_urbanisme_durable.pdf

HANSEN, Josée, « Fiches industrielles, Défrichage, suite : Agora », D'Lëtzebuenger Land, D'Land, Nr 50, Druckerei Bourg-Burger, Bibliothèque nationale de Luxembourg, Luxembourg, 14 décembre 2001, p.5

HARTMANN Niklas, KOST Christoph, LUDE Simon, MAYER Johannes N., NOLD Sebastian, PHILIPPS Simon, SAAD Noha, SCHLEGL Thomas, SENKPIEL Charlotte, THOMSEN Jessica, *Levelized cost of electricity renewable energy technologies*, Study, november 2013, Fraunhofer Institut for solar energy systems ISE, Freiburg, Germany, 2013, 50p.
www.wise.fraunhofer.de

HIN, Leo Tan Wee, SUBRAMANIAM, R., *Creating smart cities with intelligent transportation solutions: experiences from Singapore*, Chapter 10, Singapore National Academy of Science, Singapore & National University of Singapore, Singapore, 174p.
 DOI: 10.4018/978-1-61350-453-6.ch010

Imagine Lachine-Est - DUMOULIN, David A., LEFEBVRE, Jean-François, *Les écoquartiers, un modèle de planification essentiel pour des bâtiments durables*, Mémoire déposé à la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs de la Ville de Montréal dans le cadre des Consultations sur les bâtiments durables, Lachine, 9 novembre 2016, 6p.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_LACHINE-EST_20161114.PDF

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Charte de Venise 1964, charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites*, Adoptée par ICOMOS en 1965, 4p.

https://www.icomos.org/charters/venice_f.pdf

JACOBS, Jane, *Retour à l'âge des ténèbres*, Montréal, Éditions du Boréal, 2005, 236 p.

KLEIN, Naomi, *Tout peut changer : capitalisme et changement climatique*, Lux éditeur, Actes Sud, Flammarion, Montréal, 2015, 650p

KLEIN, Juan-Luis, « Le territoire dans la construction d'une vision alternative de développement - Pistes de réflexion », *Revue vie économique*, Volume 8, numéro 1, septembre 2016
http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/25/262/RVE_vol8_no1_Klein.pdf

L'archéologie industrielle en France, « Nantes : un modèle ? Patrimoine-technique-mémoire », no 41, CICALAC, Paris, Secrétariat National : Vannes, 2002, 108 p.

LE DÛ, Mathieu (a,b*), MARQUIS, Roxanne (a), BROSSARD, Jérémy (a), ROUSSE, Daniel (b), Analyse thermo-économique d'une installation géothermique pour le secteur résidentiel selon l'implantation géographique 2012, * a École de Technologie Supérieure, Montréal, Canada, b Chaire Industrielle T3E, École de Technologie Supérieure, Montréal, Canada,9p.

http://www.t3e.info/pdf/Publications/2012_CONFREGE_Montreal_LeDu_Analyse.pdf

LEFEBVRE, J.-F., THÉORËT, J., BENOIT, R., DENOMMÉ, C. et FERREIRA, J., *Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville*, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME, 2016, 72p.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2016-09-22%20BAPE%20REM%20CDPQ%20LACHINE%20 GRAME_MB.PDF

LERNER, Jaime, *Urban Acupuncture: Celebrating Pinpricks of Change that Enrich Urban Life*, Island Press, Washington, D.C., 2014, 160 p.

LYNCH, Kevin, *The Image of the City*, The MIT Press, Massachusetts Institute of technology, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1960, 194p

MARSAN, Jean-Claude - Architecte, urbaniste et professeur titulaire à l'Université de Montréal, « Montréal mérite mieux que le projet Griffintown », *Le Devoir*, 6 février 2008

<http://www.ledevoir.com/non-classe/174878/montreal-merite-mieux-que-...1>

MC CLUSKEY, Zoé, MESTELAN, Patrick, MARCHAND, Bruno, PASQUIER Roland, RUATA, Robert, « Espaces scolaires urbains : entre renforcement du rôle de l'école et ouverture à la communauté, Énoncé théorique », EPFL - Master en Architecture, Janv. 2009, 121p.

http://archivesma.epfl.ch/2009/053/mcclus_enonce/zoe_mccluskey_enonce.pdf/

MCDONOUGH, William et BRAUNGART, Michael, *Cradle to cradle: remaking the way we make things*, Macmillan, North Point Press, Farrar, Straus and Giroux, New-York, 2002, 208 p.

MOSTAFAVI, Mohsen, DOHERTY Gareth, *Ecological Urbanism*, Gareth Doherty Editor, Lars Müller Publishers, Baden, Switzerland, 2010, 656 p.

Ordre des architectes du Québec (OAQ), *Politique énergétique pour le Québec : Passer à l'action !*, consultation sur les enjeux énergétiques du Québec, Montréal, 2013, 15p.

https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Publications_OAQ/Memoires_Pprises_position/memoire_OAQ_enjeux_e_nergie.pdf

Ordre des architectes du Québec (OAQ), *Un regard neuf sur le patrimoine culturel mémoire*, Consultation publique pour une révision de la Loi sur les biens culturels, printemps 2008, 12p.

https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Publications_OAQ/Memoires_Pprises_position/Me_moire_OAQ-Biens_culturels.pdf

Réseau des CDEC de Montréal, *Développer Montréal au Rythme de ses quartiers*, Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) lors de sa consultation sur le plan de développement de Montréal (PDM), septembre 2013

https://ccednet-rcdec.ca/sites/ccednet-rcdec.ca/files/developper_mtl_au_rythme_de_ses_quartiers.pdf

SAMOA, Nantes métropole, Île de Nantes, Avis citoyen sur le projet urbain de l'île de Nantes PHASE 2, Nantes, septembre 2011-2012, 28p.

<http://www.iledenantes.com/files/documents/pdf/actualites/aviscitoyen-projetphase2.pdf>

SAMOA, Nantes métropole, Île de Nantes, Réponse à l'Avis citoyen sur le projet urbain de l'île de Nantes PHASE 2, Nantes, septembre 2012, 34p.

<http://www.iledenantes.com/files/documents/pdf/dialogue-citoyen/reponse-aviscitoyen-idn2-sept2012-web.pdf>

SITA, « AGORA », *Un projet de reconversion durable pour Metaleurop Nord*, Dossier de presse AGORA Metaleurop, Luxembourg 2003, 10p.

Société canadienne d'hypothèques et de logement, « Comparaison de quartiers canadiens reflétant les principes du nouvel urbanisme avec des banlieues traditionnelles », Le point en recherche, juin 2010 Série socio-économique 10-003, 18p.
<https://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/66955.pdf>

Société de développement AGORA, *Belval-Nord, Site de Belval*, BP 352 L-4004 ESCH-SUR-ALZETTE Grand-Duché De Luxembourg, 2003/2004, 20p

Société de développement AGORA, *Coopératives de construction, 12 réponses a un nouveau concept*, Grand-duché de Luxembourg, site de Belval, Esch-sur-Alzette, 2004, 20 pages.

Table habitation de Lachine, *L'importance d'inclure au moins 15% de logements sociaux et communautaires dans le développement de Lachine-Est*. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation visant la rédaction du Plan particulier d'urbanisme de Lachine-Est, juillet 2014

THÉORÉT, Jonathan, directeur du GRAME et LEFEBVRE, Jean-François, chercheur associé au GRAME avec la collaboration de BISSON, Diane, urbaniste et BENOIT, Réjean, analyste en transport pour le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), *Des questionnements clés pour la réussite d'un réseau électrique métropolitain*. Mémoire déposé le 22 septembre 2016 au bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôts et de placements du Québec (CDPQ-Infra).
http://www.grame.org/Memoire_ReseauElectriqueMetropolitain_GRAME_2016-09-26.pdf

TRANSFORMATIONS, Numéro spécial exposition, Le magazine du projet urbain de l'île de Nantes, N°14, Novembre 2016, 12p.
<https://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/files/PDF/Publications/04-DVQ/transformation-nov-2016-ok.pdf>

TREGOUËT, René, sénateur honoraire, fondateur du Groupe de Prospective du Sénat, « L'énergie solaire pourrait dominer les énergies renouvelables en 2030 », Source : notre-planete.info
<http://www.notre-planete.info/actualites/4177-energie-solaire-evolution>

UNESCO, *Déclaration de Florence - 4 octobre 2014*, Troisième forum mondial de l'Unesco sur la culture et les industries culturelles, « Culture, créativité et développement durable. Recherche, innovation, opportunités », 2014, 4p.
http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/FINAL_FlorenceDeclaration_1December_FR.pdf

VALOGNES, Stéphane, « De l'espace usinier aux nouveaux territoires urbains », *Strates* Numéro 11, 2004 - Jeune recherche, la vitalité d'un laboratoire, Mis en ligne le : 14 janvier 2005, Disponible sur : <http://strates.revues.org/document408.html>, Référence du : 29 mai 2008, <http://strates.revues.org/document408.html>

VAN SCHENDEL, Vincent et HUOT, Geneviève, « Économie sociale et développement des territoires », *Revue vie économique*, Volume 8, numéro 1, septembre 2016
http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/25/259/RVE_vol8_no1_Schendel-Huot.pdf

Vélo Québec, *Le réseau vélo métropolitain*. Une proposition présentée à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de la réalisation du Plan d'aménagement et de développement métropolitain, septembre 2011
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111111_VeloQuebec.pdf

Ville de Montréal et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, LEMIEUX, Denis, *Cahiers des bonnes pratiques en design, imaginer, réaliser la ville du 21e siècle*, « Neuf exemples internationaux pour inspirer le renouvellement de l'action publique en design urbain », 2e trimestre 2008, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008, Bibliothèque et Archives Canada, 2008, 57p.
 ISBN 978-2-7647-726-5
https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/cahier_bonnes_pratiques_01.pdf

Ville de Montréal et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, LEMIEUX, Denis, *Cahiers des bonnes pratiques en design, imaginer, réaliser la ville du 21e siècle*, « Trois processus performants pour favoriser l'excellence en design urbain : panel, atelier et concours », 2e trimestre 2008, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008, Bibliothèque et Archives Canada, 2008, 48p.
 ISBN 978-2-7647-0727-2
https://designmontreal.com/sites/designmontreal.com/files/cahier_bonnes_pratiques_02.pdf

Ville de Montréal, Direction de la diversité sociale, Montréal : *Ville interculturelle. Présentation générale des actions de la Ville de Montréal en relations interculturelles à l'intention du Conseil de l'Europe*, juin 2011
https://aimf.asso.fr/IMG/pdf/montreal_cite_interculturelle_pdf_2012320_114949.pdf

Ville de Montréal, Direction de la diversité sociale, *Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015*, octobre 2012
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_social_fr/media/documents/Plan_action_municipal_aines_2013_2015.pdf

Ville de Montréal, arrondissement de Lachine, *Mémoire - Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, novembre 2014, 32p.
https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_lch_fr/media/documents/memoire_schema_lachine.pdf

Ville de Montréal, Bureau du développement durable, Direction générale, *Règlementation et outils municipaux sur le bâtiment durable*, Document de consultation pour la Commission du conseil municipal sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs, 2016, 48 p.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCCONSULT_20161006.PDF

Ville de Montréal, Conseil interculturel de Montréal, *Cohabitation urbaine et usages des lieux de cultes minoritaires. Dynamisme social dans la gestion municipale. Avis sur la gestion municipale des lieux de culte minoritaires*, mai 2009
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/conseil_interc_fr/media/documents/Lieux_cultes_minoritaires_Mtl.pdf

Ville de Montréal, Montréal en statistiques - Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme Service de la mise en valeur du territoire, *Profil économique, Ville de Montréal, Arrondissement de Lachine*, octobre 2014
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PE%20LACHINE%202014.PDF

Ville de Montréal, Montréal en statistiques - Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme Service de la mise en valeur du territoire, *Profil sociodémographique, Arrondissement de Lachine*, juillet 2014
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIODEMO_LACHINE.PDF

Ville de Montréal, Montréal en statistiques - Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme Service de la mise en valeur du territoire, *Profil des districts électoraux de l'arrondissement de Lachine*, novembre 2014
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/LACHINE_2013.PDF

Ville de Montréal, Montréal en statistiques, Division du soutien au développement économique, Direction du développement économique et urbain, *Bilan et perspectives démographiques, agglomération de Montréal*, octobre 2011, 64 p.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/%C9VOLUTION_D%C9MOGRAPHIQUE_FINAL.PDF

Ville de Montréal, Office de consultation publique de Montréal (OCPM), *Le guide du Plan d'urbanisme. Ce que c'est. Pourquoi c'est important ? Et comment ça marche ?* ISBN 978-2-924002-68-1 (PDF)
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P76/4b.pdf>

Ville de Montréal, Office de consultation publique de Montréal (OCPM), *Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme (PPU)*,
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/le_petit_guide_des_programmes_particuliers_d039urbanisme_ppu-fr.pdf

Ville de Montréal, service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, direction du développement urbain, division du patrimoine et de la toponymie, *Évaluation du patrimoine urbain _ arrondissement de Lachine*, Bibliothèque nationale du Québec, Montréal, 2005, 66 pages. ISBN 2-7647-0462-3,
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/41/5i.pdf>

Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, *Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement de Lachine*, 2005

Ville de Nantes, Les cahiers des conférences des acteurs de la rénovation urbaine, « L'école de la rénovation urbaine », NANTES, Cultures de ville, ville en culture, 2007;10p.

Ville de Rivière-du-Loup, *Orientations de la ville de rivière-du-loup en matière de développement durable et d'aménagement*, 2014, 16p.
http://www.aqme.info/sites/eqme.info/files/2_rdl.pdf

Vivre en ville, *De meilleures villes pour un meilleur climat. Pour une croissance urbaine à faible impact climatique*, décembre 2015
https://vivreenville.org/media/437648/vev_201512-meilleuresvillesmeilleurclimat.pdf

Vivre en ville, *Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs* – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014, Bibliothèque et Archives Canada, 2014, 64 p.
 ISBN : 978-2-923263-27-4
https://vivreenville.org/media/286119/venv_2014_objectifecoquartiers.pdf

WALLER, Irvin et coll., *Des stratégies intégrées de sécurité communautaire pour la mise en œuvre de mesures efficaces de prévention de la criminalité, pistes d'action 2016: 4. Rapport rédigé pour le Réseau municipal canadien en prévention de la criminalité (RMCP)*, 4p.
http://safercities.ca/wp-content/uploads/2016/09/AB4_FRENCH_FINAL_digital.pdf

WALLER, Irvin et coll., *Exemples de programmes éprouvés de prévention de la criminalité, pistes d'action 2016: 3. Rapport rédigé pour le Réseau municipal canadien en prévention de la criminalité (RMCP)*, 4p.
http://safercities.ca/wp-content/uploads/2016/09/AB3_FRENCH_FINAL_digital.pdf

Zas architects inc., Halsall associates', *Écoles vertes, Une ressource pratique pour la planification et la construction d'écoles vertes en Ontario, Guide de ressources, Conseils scolaires de l'Ontario*, 2010, 179p.
http://www.edu.gov.on.ca/fre/policyfunding/GreenSchools_GuideFr.pdf

GRANDES ORIENTATIONS ET POLITIQUES :

- Politiques d'aménagement et d'urbanisme – provinciales, régionales, municipales et locales
 - Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), « *Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable* » Rapport de consultation publique projet d'énoncé de vision stratégique, septembre 2003
 - Gouvernement du Québec, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
 - Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, 2004
 - Ville de Montréal, arrondissement de Lachine, Plan d'urbanisme de Montréal – Arrondissement de Lachine, mai 2005
 - Ville de Montréal, Plan de développement de Montréal – Demain Montréal, avril 2013
 - Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), Un grand Montréal, attractif, compétitif et durable, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Bibliothèque et Archives Canada 2012, avril 2012, 221p. (ISBN 978-2-923013-89-3)
 - Ville de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, janvier 2015
- Politiques sectorielles – Ville de Montréal
 - Déclaration de Montréal pour la diversité culturelle et l'inclusion, 22 mars 2004
 - Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, 2004 (Résumé)
 - Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, 2005
 - Politique du patrimoine, Ville de Montréal, mai 2005
 - Politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal, 2007
 - Plan de transport, 2008 (Résumé de la vision et des objectifs)
 - Montréal, ville universellement accessible – Politique municipale d'accessibilité universelle, 2011
 - Stratégie de développement économique 2011-2017 : Montréal / espace pour créer et réussir cadre stratégique (Documents à télécharger par section, et notamment Leviers et outils, Mobilité, Zones d'emploi, Grands projets)
 - Quartiers verts – Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Direction des transports, avril 2013
 - Montréal, Métropole culturelle, Plan d'action 2007-2017, édition 2014
 - Politique du sport et de l'activité physique de la Ville de Montréal, automne 2014
 - Plan Montréal durable 2016-2020 : Ensemble pour une métropole durable (Résumé)
 - Politique de l'enfant 2016 - Naître, grandir, s'épanouir à Montréal : de l'enfance à l'adolescence (Résumé)

SITES INTERNET (liste non exhaustive)

<http://culturemontreal.ca/>

<http://pourlaculture.ville.montreal.qc.ca/agenda-21.php>

<http://ville.montreal.qc.ca/culture/agenda-21-de-la-culture-la-culture-4e-pilier-du-developpement-durable>

<http://www.agenda21c.gouv.qc.ca/charte/>

<http://www.belval.lu/fr/belval/le-nouveau-belval/>

<http://www.designboom.com/architecture/mad-architects-shan-shui-city-guiyang-china/>

<http://www.iledenantes.com/fr/>

<http://www.lefigaro.fr/sciences/2016/03/04/01008-20160304ARTFIG00329-70-de-la-population-seront-des-citadins-en-2050.php>

<https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/agenda21/A21C-Brochure-FR-2013.pdf>

https://www.tripadvisor.fr/PressCenter-i5625-c1-Press_Releases.html

<https://www.wired.com/2015/06/copenhagenize-worlds-most-bike-friendly-cities/>

Liste des annexes

COMPTE RENDUS DE CONSULTATION, CDEC 2016

Annexe 1 - Compte-rendu de rencontre #économie (2016.10.11)	1
Annexe 2 - Compte-rendu de rencontre #diversité (2016.10.24)	5
Annexe 3 - Compte-rendu de rencontre #éducation (2016.10.25)	11
Annexe 4- Compte-rendu de rencontre #culture (2016.10.26)	14
Annexe 5 - Compte-rendu de rencontre #culture (2016.11.01)	19
Annexe 6 - Compte-rendu de rencontre #environnement (2016.11.02)	24
Annexe 7 - Compte-rendu de rencontre #communauté (2016.11.02)	27
Annexe 8 - Compte-rendu de rencontre #diversité (2016.11.08)	30
Annexe 9 - Compte-rendu de rencontre #communauté (2016.11.24)	34
Annexe 10 - Compte-rendu de rencontre #économie (2016.11.25)	52
Annexe 11 - Compte-rendu de rencontre #éducation (2016.11.30)	56
Annexe 12 - Compte-rendu de rencontre #mobilité (2016.12.05)	68
Annexe 13 - Résolution du Comité de revitalisation urbaine intégrée de Saint-Pierre (CRUISP)	78

