

PLAN D'INTERVENTION SPÉCIFIQUE

POINTE-SAINT-CHARLES NORD

Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine

Adopté le 3 octobre 2017
par le conseil d'arrondissement



MOT DU MAIRE

Je suis heureux de vous présenter notre plan d'intervention spécifique pour le secteur nord de Pointe- Saint-Charles, un document innovant pour Le Sud-Ouest. C'est la première fois que l'Arrondissement mène une approche de planification locale de ce genre.

Notre plan repose sur des bases solides. Il s'inspire des nombreuses consultations qui ont été faites sous différentes formes dans les dernières années, ainsi que sur des mémoires, des études et des bilans de charrettes d'idéation. Il tient compte de l'évolution récente du secteur nord de la Pointe et des préoccupations de la communauté qui lui donne vie.

Fruit de mois de consultation, cette version adoptée par le conseil d'arrondissement propose de nombreuses mesures concrètes. Certaines relèvent des seules compétences de l'Arrondissement, d'autres concernent, partiellement ou entièrement, des services de la ville centre ou des organisations telles que Parcs Canada et le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO). Et tous sont conformes aux outils de planification de la Ville et du Sud-Ouest.

Pour encadrer ces mesures et faire en sorte qu'elles soient efficaces, notre plan propose aussi une vision, des orientations et des objectifs spécifiques, de même qu'un concept de mise en valeur et des balises d'aménagement. Nous voulons donner au secteur nord de la Pointe les meilleures chances de se consolider avec succès, en agissant aussi bien sur les immeubles et les espaces urbains

existants que sur les terrains inexploités ou sous-exploités.

Pour la suite des choses, l'Arrondissement a besoin de votre adhésion, que vous soyez résidents, commerçants, propriétaires ou représentants d'un organisme local. L'avenir du secteur nord de Pointe-Saint-Charles repose entre vos mains.

Pour notre part, nous nous engageons à continuer de travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants concernés et à déployer les efforts nécessaires pour que le plan d'intervention spécifique se transforme progressivement en une belle réalité.

Le maire de l'arrondissement du Sud-Ouest,



Benoit Dorais



De gauche à droite : **Craig Sauvé**, conseiller de la Ville, district de Saint-Henri-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles; **Anne-Marie Sigouin**, conseillère de la Ville, district de Saint-Paul-Émard; **Benoit Dorais**, maire d'arrondissement; **Alain Vaillancourt**, conseiller d'arrondissement, district de Saint-Paul-Émard; **Sophie Thiébaud**, conseillère d'arrondissement district de Saint-Henri-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles;

Pointe-Saint-Charles



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'INTERVENTION	6
DÉMARCHE PARTICIPATIVE	6
PORTÉE DU DOCUMENT DE PLANIFICATION	6

ANALYSE URBAINE

MORPHOGÉNÈSE URBAINE	8
LIGNE DU TEMPS	10
ENJEUX – QUALITÉ DU MILIEU DE VIE	12
ENJEUX – EMPLOI, COMMERCE ET ÉCONOMIE	14
ENJEUX – PAYSAGE, CADRE BÂTI ET PATRIMOINE	16
ENJEUX – MOBILITÉ ET TRANSPORT	18

ÉNONCÉ DE VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

ORIENTATION :	
DÉVELOPPER LA COHÉSION SOCIALE ET LA CAPACITÉ DE VIVRE ENSEMBLE DE LA COMMUNAUTÉ	23
ORIENTATION :	
CONSOLIDER DES AMÉNAGEMENTS À L'ÉCHELLE HUMAINE ET EN COHÉRENCE AVEC L'ESPRIT DU LIEU	25
ORIENTATION :	
PRIORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT ACTIF ET COLLECTIF	27

CONCEPT DE MISE EN VALEUR ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	28
BALISES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC	30
PARCS ET ESPACES VERTS	30
RUES ARTÉRIELLES ET RUE LOCALES	31
TRAITEMENT ARCHITECTURAL ET PAYSAGER	
AUX ABORDS DU CANAL DE LACHINE ET DE LA RUE SAINT-PATRICK	34

LES SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES	36
LE SECTEUR D'INTERVENTION PRIORITAIRE MIXTE AUX ABORDS DU CANAL DE LACHINE	36
LE SECTEUR D'INTERVENTION PRIORITAIRE D'EMPLOI À L'EST	37

STRATÉGIES D'INTERVENTION	39
STRATÉGIE EN URBANISME ET EN PLANIFICATION DU TERRITOIRE	40
STRATÉGIE EN PARCS ET EN ESPACES VERTS	42
STRATÉGIE EN MOBILITÉ ET EN RÉAMÉNAGEMENT DES RUES	44
STRATÉGIE EN HABITATION	48
STRATÉGIE EN EMPLOI, EN ÉCONOMIE ET EN VITALITÉ COMMERCIALE	50
STRATÉGIE EN CULTURE, LOISIRS ET DÉVELOPPEMENT SOCIAL	53

BIBLIOGRAPHIE	54
----------------------	-----------

LISTE DES SIGLES	54
-------------------------	-----------

INTRODUCTION

PORTÉE DU DOCUMENT DE PLANIFICATION

De portée locale, le présent document de planification relève de l'Arrondissement et vise avant tout à guider la consolidation du territoire d'intervention, qui est déjà fortement développé. Ce plan d'intervention est un type d'outil développé par Le Sud-Ouest. Il ouvre la voie, par les nouvelles méthodes qu'il met de l'avant, à d'autres projets de planification de portée locale.

L'approche du présent plan d'intervention consiste donc à reconnaître les atouts du secteur, puis à établir une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs spécifiques pour guider cette consolidation du territoire d'intervention. Ce plan inclut aussi un concept de mise en valeur et des balises de réaménagement pour les secteurs d'intervention prioritaires qui démontrent le plus grand potentiel de redéveloppement. Il vise aussi à interpeller les acteurs de la consolidation qui seront appelés à participer à la mise en valeur du nord de la Pointe en ciblant des interventions portant notamment sur :

- l'urbanisme et la planification du territoire;
- les parcs et les espaces verts;
- la mobilité et l'aménagement des rues;
- l'habitation;
- l'emploi, l'économie et la vitalité commerciale;
- la culture, les loisirs et le développement social.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

En juin 2017, une synthèse des exercices de consultation et de planification passés ainsi qu'un portrait du territoire d'intervention sous forme d'enjeux ont été présentés lors d'une soirée de consultation menée par la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine. Des tables rondes furent ensuite animées par la firme Convercité afin de valider ce portrait, de faire ressortir le scénario du pire et du meilleur pour le secteur et de mettre en lumière les actions à privilégier. Parallèlement, des outils en ligne ont permis aux intéressés de s'exprimer sur les besoins et les aspirations du quartier. En septembre 2017, un projet de plan d'intervention spécifique fut soumis à une phase de consultation finale visant à apporter des derniers ajustements en vue de l'adoption du présent plan.







DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le secteur de Pointe-Saint-Charles Nord est délimité par le canal de Lachine au nord et la voie ferrée du CN au sud, soit approximativement entre l'avenue Atwater à l'ouest et la rue Wellington à l'est. Le territoire d'intervention inclut notamment une partie des axes majeurs que sont Saint-Patrick, Wellington, Atwater, Charlevoix et du Centre.



Carte de délimitation du territoire d'intervention

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 8 juin 2017

-  Territoire d'intervention
-  Parcs et espaces verts
-  Métro
-  Limites d'arrondissement
-  Hydrographie
-  Voies ferrées

ANALYSE URBAINE

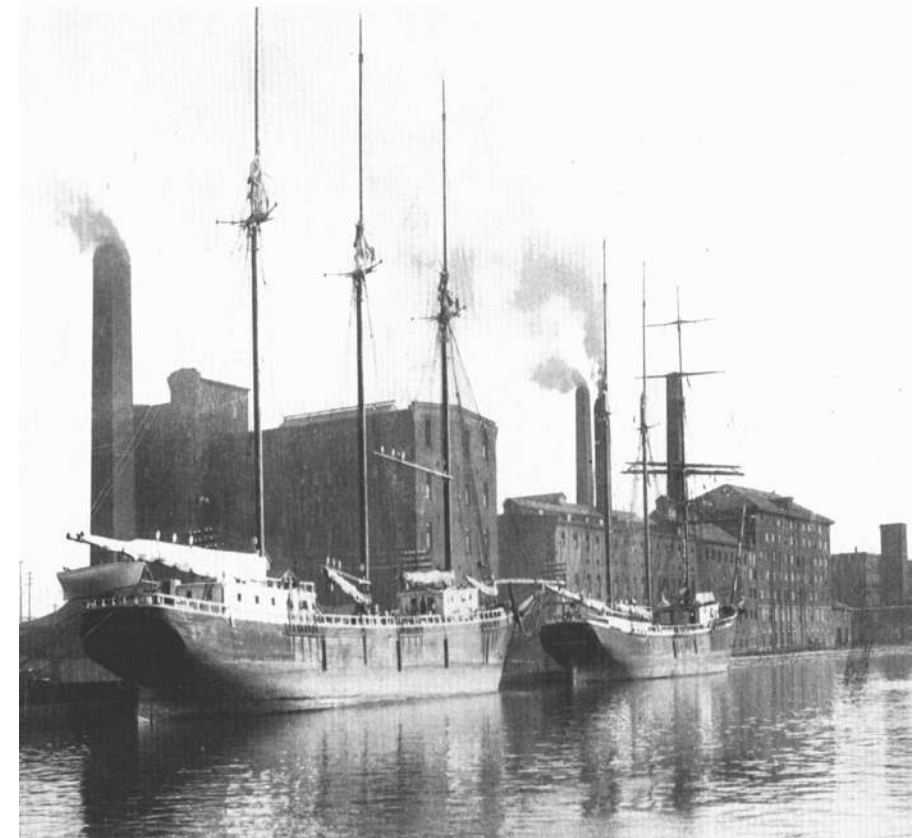
MORPHOGÉNÈSE URBAINE

La rue Wellington est un tracé fondateur de Pointe-Saint-Charles, soit le chemin le plus ancien et chargé historiquement. Cette route ancienne permettait de contourner les rapides de Lachine à partir du Vieux-Montréal en longeant le fleuve Saint-Laurent. C'est aussi tout près de cette route, soit aux abords de la petite rivière Saint-Pierre, que les seigneurs sulpiciens de l'île de Montréal installent une ferme, défrichent et creusent un canal entre la grande et la petite rivière Saint-Pierre dans l'axe actuel de la rue Mullins afin d'assurer une puissance hydraulique au moulin de la Porte-de-Lachine.

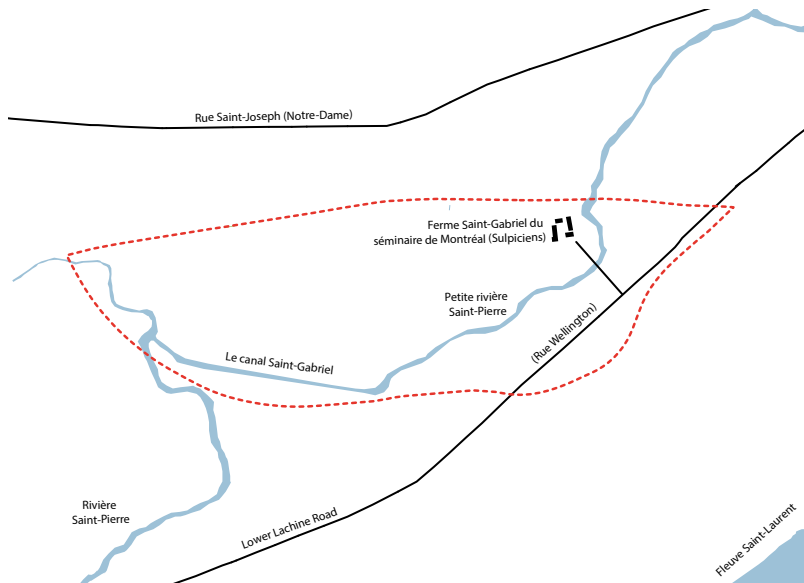
À partir des années 1820, le site agricole est traversé par le canal de Lachine. Dès 1840, les seigneurs sont forcés, par une ordonnance, de lotir et de vendre leurs domaines situés le long du canal de Lachine en lots industriels et résidentiels libres de droits seigneuriaux. C'est à partir de cette époque que les abords du canal se développent de manière exponentielle et que le territoire d'intervention connaît un développement majeur de sa trame

urbaine, notamment en lien avec l'élargissement du canal de Lachine, mais aussi avec la construction d'écluses et de bassins générant une énergie hydraulique. Ces aménagements entraînent l'industrialisation des berges du canal et favorisent l'émergence d'un quartier industriel et ouvrier sur la vaste majorité du nord de la Pointe. C'est aussi à cette époque que le réseau du Grand Tronc est mis en place, scindant le territoire de la Pointe en deux.

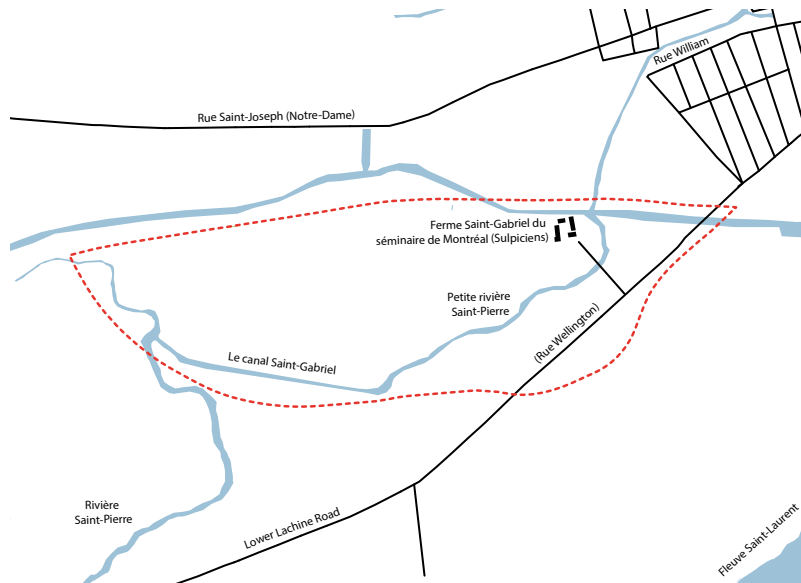
Au 20e siècle, plusieurs rues se raccordent aux artères principales que sont les rues du Centre, Wellington et Saint-Patrick, créant un développement résidentiel à proximité des installations du Grand Tronc, au sud, et des industries du canal, et amenant une densification urbaine sur le territoire. Au courant du 20e siècle, Pointe-Saint-Charles subit plusieurs changements, notamment l'aménagement de remblais sur le canal de l'aqueduc et la construction de l'autoroute 20.



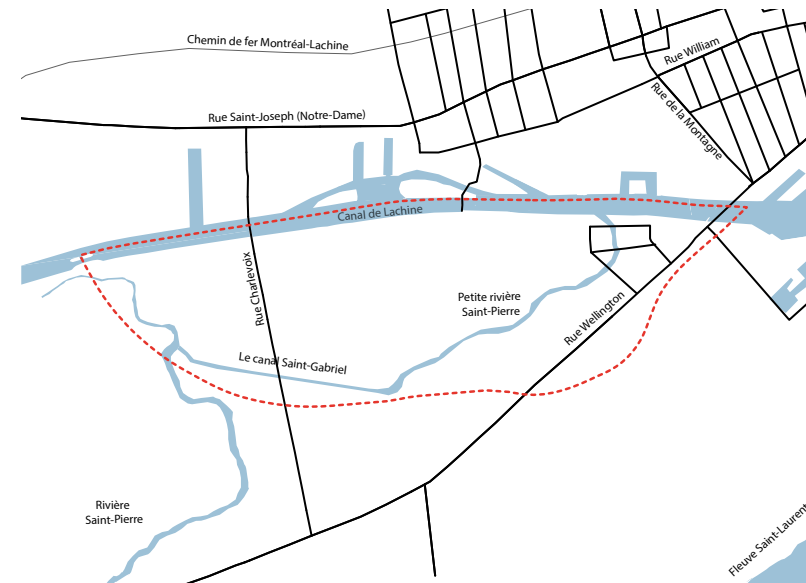
1801



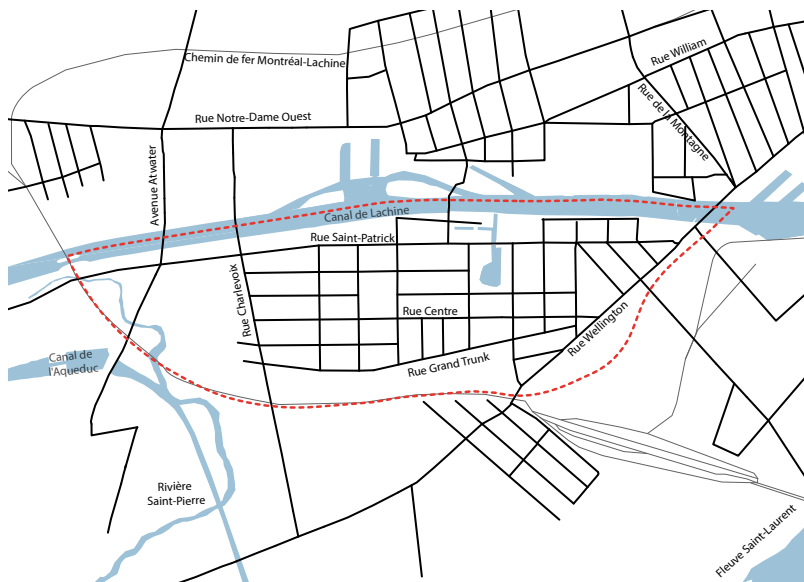
1840



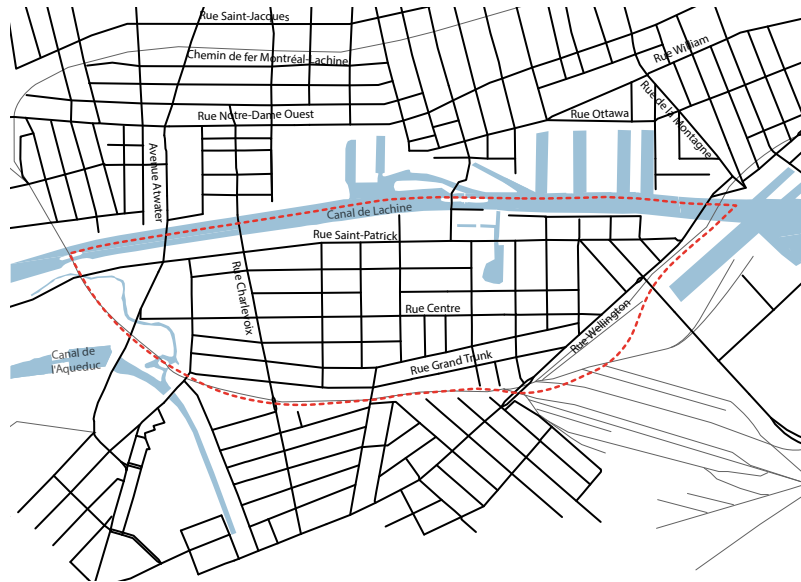
1850



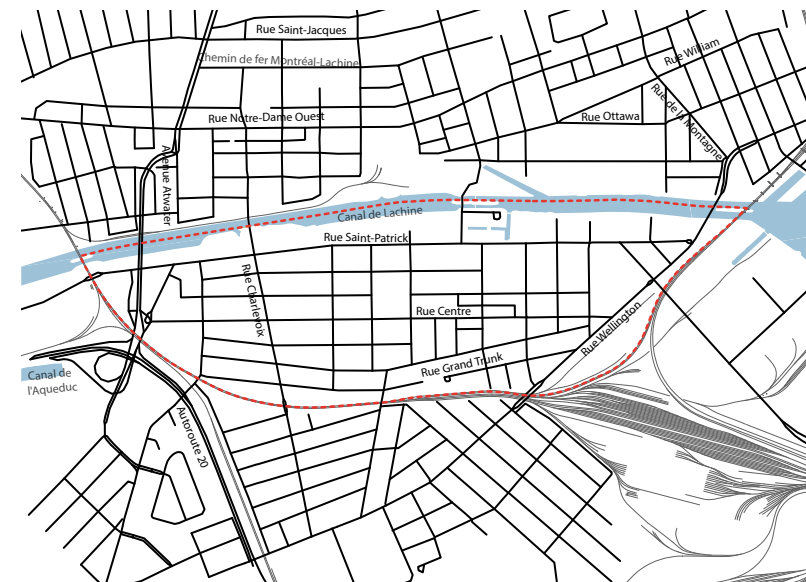
1880



1907



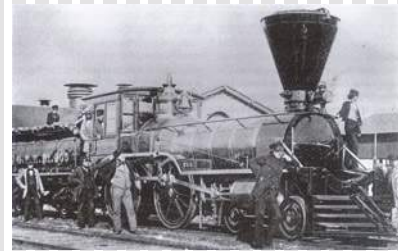
2017



Légende:
 Secteur d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles
 Réseau viaire

Réseau ferroviaire
 Réseau hydrographique

LIGNE DU TEMPS



OCCUPATION PRÉEUROPÉENNE

PÉRIODE RURALE

DÉBUTS DU CANAL DE LACHINE

APPARITION DU TRAIN ET DES LOTS HYDRAULIQUES

Avant 1654

- Avant l'arrivée des Européens, la Pointe est un territoire marécageux appelé Teiontiakon par les Amérindiens qui y chassent et pêchent.
- 1642 – Malgré la fondation de Ville-Marie à proximité, les Iroquois continuent d'établir des campements temporaires sur les berges du lieu pour, entre autres, y chasser l'oie.

1654

- 1654 – De Maisonneuve concède le territoire à Charles Le Moyne, d'où le toponyme de la Pointe.
- Premières années difficiles pour les colons, notamment à cause d'embuscades iroquoises.
- 1659 – Le sulpicien Gabriel de Tubières de Caylus, chargé de fonder le séminaire de Montréal, établit la ferme (ou domaine) Saint-Gabriel. Il engage des gens en France pour défricher et cultiver la terre.
- De 1697 à 1698 – Le canal de Saint-Gabriel est creusé pour relier la rivière Saint-Pierre à la petite rivière Saint-Pierre.
- La maison Saint-Gabriel, située au parc Le Ber, porte son nom en l'honneur des Sulpiciens, mais ne se trouve pas sur l'ancienne ferme.

1800

- 1815 – Une première vague d'immigrants irlandais s'établit à Montréal et vit dans une profonde misère : pauvreté, maladies, etc.
- De 1821 à 1824 – Creusage du canal de Lachine pour éviter les rapides.
- 1825 – Ouverture du canal de Lachine qui relie le lac Saint-Louis au havre de Montréal.
- De 1843 à 1848 – On double en largeur et en profondeur le canal pour augmenter son débit d'eau et faciliter le passage de barges plus imposantes.
- 1847 – Apparition du premier chemin de fer montréalais reliant la gare Bonaventure (square Chaboillez) et Lachine, de la rue Charlevoix, qui relie Notre-Dame et Wellington, et d'un premier tronçon de la rue Saint-Patrick à l'est.

1825

- 1851 – Les Sulpiciens vendent les terrains de part et d'autre de l'écluse Saint-Gabriel.
- Début des années 1850 – Les berges du canal s'imposent finalement comme lieu privilégié d'implantation industrielle.
- Années 1850 – Déploiement de 3 200 kilomètres de voie ferrée au Canada.
- 1852 – Création de la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada.
- De 1854 à 1856 – Construction des ateliers du Grand Tronc au sud de la Pointe.
- 1856 – Seize entreprises et 590 emplois de part et d'autre de l'écluse Saint-Gabriel : raffinerie de sucre, scieries industrielles, cordage, etc.
- De 1854 à 1859 – Le pont Victoria est construit par 3 000 ouvriers, à majorité de descendance irlandaise, puis inauguré par le prince de Galles.

1850

1875

- Années 1860 – Premières constructions résidentielles ouvrières à l'est du secteur.
- Le canal devient un port intérieur majeur et une plaque tournante du transport.
- De 1873 à 1885 – Nouvel agrandissement du canal qui atteint ses dimensions actuelles.
- Années 1880 – Début de l'électrification et apparition de l'industrie des équipements électriques.
- 1880 – Quelque 1 300 emplois dans les usines situées de part et d'autre de l'écluse Saint-Gabriel : textile, métallurgie, meunerie et autres secteurs.



DÉVELOPPEMENT DU NORD DE LA POINTE



CONSOLIDATION INDUSTRIELLE



DÉCLIN INDUSTRIEL



MOBILISATION ET MUTATION



1900

1925

1950

1975

2000

2017

○ 1891 : 6 000 travailleurs rémunérés à la Pointe, dont une minorité d'ouvriers en usine, la plupart étant journaliers.

1900 : 24 000 habitants, soit 85% du maximum atteint dans la Pointe.

- Poursuite de l'exode rural, croissance du port et maintien du canal.
- De 1907 à 1908 – Reconstruction de la Redpath qui devient la Canada Sugar.
- 1913 – La soierie Belding devient Belding-Corticelli et fait des ajouts à ses bâtiments.
- Phillips Electrical, apparue à la Pointe en 1888, est remplacée par la Canadian Jewellers en 1905.
- De 1913 à 1914 – Construction de la Northern Electric (Nordelec), qui devient le plus haut bâtiment et la deuxième plus imposante usine de la Pointe après le Grand Tronc.
- Deux lignes de tramway principales (Wellington et du Centre).
- L'ancien canal Saint-Gabriel laisse place au parc Saint-Gabriel et au carré d'Hibernia.

- 1929 – Krach boursier suivi d'une crise économique mondiale qui essouffle la vie économique du canal.
- Années 1940 – On se rapproche du plein emploi en lien avec la Seconde Guerre mondiale et le boom qui suit.
- Années 1950 et 1960 – Déploiement du réseau autoroutier qui attire fortement les industries.
- 1956 – La Pointe compte 25 464 habitants.
- 1959 – Ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent qui permet de contourner le canal.
- 1962 – Inauguration du pont Champlain.
- 1967 – Expo 67, inauguration des complexes Turcot et Bonaventure et remblai partiel du canal.

- Fin des années 1960 – Les premiers organismes citoyens se forment pour améliorer les conditions de vie des laissés pour compte.
- 1975 – Fermeture de la Northern Electric.
- 1977 – Début de la mise en valeur des berges du canal par le gouvernement fédéral.
- 1978 – Inauguration de la station de métro Charlevoix.
- 1980 – Déménagement de la Redpath à Toronto.
- 1982 – Fermeture de la soierie Belding-Corticelli.
- 1985 – Fermeture de la Sherwin-Williams.
- 1986 – La Pointe compte 13 322 habitants.

- 2003 – Réouverture du canal à la navigation de plaisance contribuant à son attractivité pour les fonctions résidentielles et les entreprises de la nouvelle économie.
- 2015 – L'Arrondissement du Sud-Ouest tient une charrette d'idéation multidisciplinaire sur le développement futur de la partie nord du quartier de Pointe-Saint-Charles.
- 2016 – La Pointe compte 14 829 habitants.
- 2017 – Soirée d'information sur le Plan d'intervention de Pointe-Saint-Charles Nord (8 juin). Consultation entourant le Projet de Plan d'intervention spécifique de Point-Saint-Charles Nord

ENJEUX – QUALITÉ DU MILIEU DE VIE

Entre 1961 et 1981, la population totale de Pointe-Saint-Charles a diminué de moitié. Les données sociodémographiques actuelles révèlent une défavorisation dans le quartier, ce qui engendre des problèmes d'isolement, d'inégalité et d'exclusion. Pour illustrer ce propos, le revenu annuel moyen des familles monoparentales s'élevait à 41 098 \$ dans Le Sud-Ouest en 2010, alors qu'il était de 38 354 \$ dans Pointe-Saint-Charles, soit le plus faible en comparaison des autres quartiers de l'arrondissement. Pointe-Saint-Charles connaît ainsi des problèmes d'accessibilité aux biens de première nécessité tels que des aliments frais et à des logements de qualité et à prix abordable.

Dans le territoire d'intervention, les bâtiments de types duplex et triplex anciens, majoritairement bâtis avant 1930, dominant et ceux-ci ont souvent besoin de rénovations. Le cadre bâti résidentiel est diversifié, mais uniforme en hauteur – deux ou trois étages –, sauf pour les logements sociaux et les bâtiments industriels recyclés. Le secteur du nord de la Pointe compte environ 4 500 logements, dont environ 70 % sont privés, environ 20 % sont des habitations communautaires (coopératives et OBNL) et 10 %, des logements sociaux (OMHM, SHDM et SHQ).

Le territoire d'intervention a connu un développement résidentiel dans les dernières années, ce qui s'est traduit par une hausse de 15 % de la population entre 2011 (6 600 habitants) et 2016 (7 600 habitants). Cette nouvelle population est notamment attirée par la qualité du milieu de vie le long du canal. Certains projets résidentiels approuvés ou en voie de l'être et d'autres projets de consolidation à venir feront augmenter encore la population du quartier dans les prochaines années, principalement dans l'axe de la rue Saint-Patrick. Ce phénomène, conjugué à la transformation de bâtiments résidentiels locatifs en copropriétés, a pour effet de transformer le profil économique et social du quartier.

En ce qui concerne les équipements institutionnels, un noyau comprenant la bibliothèque Saint-Charles, le centre sportif Saint-Charles, la maison Saint-Charles, l'école Charles-Lemoyne et son parc-école, le carré d'Hibernia et le parc Saint-Gabriel est situé au sud du territoire d'intervention et surnommé le cœur de la Pointe à cause de sa centralité et de son importance dans la communauté. Pointe-Saint-Charles Nord compte aussi sur la présence de différents lieux de culte qui reflètent sa diversité et s'adressent notamment aux communautés irlandaise, canadienne-française, polonaise, ukrainienne et arabo-musulmane.

Par ailleurs, on compte douze parcs et espaces verts sur le territoire d'intervention. À titre d'exemple, le parc Joe-Beef a subi récemment une réfection pour devenir le premier parc intergénérationnel de l'arrondissement du Sud-Ouest. De plus, on ne peut passer à côté du parc linéaire du Canal-de-Lachine, de juridiction fédérale, ainsi que du parc Madeleine-Parent et du square Saint-Patrick qui ont été récemment aménagés par l'Arrondissement. Les parcs et les espaces verts occupent 5 % du secteur ou 11 % en incluant les abords du canal.

Par ailleurs, selon les données de la Direction de santé publique de Montréal, les îlots de chaleur urbains sont surtout présents à l'est du territoire d'intervention, touchant majoritairement le secteur mixte au sud de la rue Saint-Patrick, le secteur d'emploi à l'est ainsi qu'autour de l'école Charles-Lemoyne. Ces espaces sont souvent dépourvus d'arbres et d'espace végétalisé au sol, ce qui occasionne une augmentation de température au sol ayant des impacts tant sur l'environnement que sur la santé des individus. Les secteurs résidentiels, eux, sont moins touchés par les îlots de chaleur en raison d'une couverture végétale plus compacte sur les domaines public et privé.



Carte des enjeux de qualité du milieu de vie

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 Septembre 2017

- | | | | |
|--|---|--|---|
|  Territoire d'intervention |  Équipements institutionnels |  Arbres sur le domaine public de la Ville |  Unifam. / du- triplex / multiplex (4 à 11 log.) |
|  Îlot de chaleur |  Espace vert |  Projet résidentiel à l'étude ou approuvé |  Hab. mixte / multiplex (12 log. et +) / OMH |

ENJEUX – EMPLOI, COMMERCE ET ÉCONOMIE

Entre 1969 et 1988, il y aurait eu une perte de 14 000 emplois dans Le Sud-Ouest, selon le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO). Dans le domaine manufacturier à Montréal, entre 1981 et 2011, ce sont 130 000 emplois qui ont été perdus. Toutefois, pendant la même période, Montréal a connu une hausse de 200 000 emplois dans le secteur de l'économie de services. C'est donc une profonde mutation économique qui a touché le marché de l'emploi dans Le Sud-Ouest, soit un passage d'une économie manufacturière (plus de 50 % des emplois jusqu'en 1996) à une économie de services (plus de 50 % des emplois à partir de 2012).

D'anciennes manufactures désuètes ont été préservées par la reconversion en habitations ou en centres multilocatifs abritant plusieurs entreprises. Toujours selon le RESO, environ 35 % des emplois du Sud-Ouest étaient situés dans ces immeubles multilocatifs au début des années 2010, ce qui prouve l'importance de tels immeubles pour l'emploi. À titre d'exemple, Le Nordelec, situé à l'intérieur du territoire d'intervention, permet à lui seul d'abriter plusieurs dizaines d'entreprises et près de 3 000 employés

en 2017. L'attractivité des entreprises de l'économie du savoir et la rétention des employés dépendent de facteurs qui influencent la qualité du milieu de vie, tels que des logements de qualité, la présence de transport en commun et d'infrastructures cyclables ou la proximité du parc du Canal-de-Lachine.

Dans le Plan d'urbanisme de Montréal, les affectations du sol autorisées à l'intérieur du secteur mixte regroupent principalement les habitations, les commerces et les équipements collectifs ou institutionnels, les bureaux et, ponctuellement, certaines occupations à caractère industriel. Par ailleurs, les affectations autorisées dans le secteur d'emploi touchent les industries, les bureaux, les commerces ainsi que les équipements collectifs ou institutionnels. En ce qui concerne le reste du secteur, les habitations, les commerces et les équipements collectifs sont uniquement autorisés.

Les rues Saint-Patrick et Wellington se caractérisent par la présence de quelques industries spécialisées principalement dans l'emballage et de commerces reliés à l'automobile (mécanique, taxi,

etc.) et à la construction. Par ailleurs, entre les rues De Condé et Wellington, il y a une concentration industrielle dans les domaines de l'imprimerie, de la fabrication de papier et de meubles. La présence d'industries à l'est génère beaucoup de camionnage dans sur les rues Saint-Patrick et Wellington, comme pour le secteur du transbordement et la conteneurisation maritimes dont des terminaux de transfert sont situés au coin des rues Wellington et Bridge.

La rue du Centre éprouve, quant à elle, de la difficulté à s'affirmer en raison d'un manque de continuité commerciale. Cette situation s'explique par le morcellement de la Pointe (voies ferrées et canal), le sens de la trame de rues (parallèle plutôt que perpendiculaire à la rue principale) et la diminution de la population (masse critique) au 20^e siècle. Malgré la présence de l'Association des commerçants de Pointe-Saint-Charles, le manque de ressources et le peu de membres volontaires ne favorisent pas la création d'une société de développement commercial (SDC) traditionnelle qui pourrait contribuer à augmenter l'attractivité de la rue du Centre.



Carte des enjeux d'emploi, d'industrie et de commerce

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 Septembre 2017

Territoire d'intervention
 Immeuble vacant en partie / en entier

Affectation du sol au Plan d'urbanisme :
 - Secteur d'emplois
 - Secteur mixte

Complexe multilocatif mixte (résid. et serv.)
 Commerces, services et industries

Commerces et services de proximité
 Concentration commerciale

ENJEUX – PAYSAGE, CADRE BÂTI ET PATRIMOINE

En ce qui concerne l'aspect patrimonial du secteur, on trouve une concentration de bâtiments d'intérêt industriel le long du canal de Lachine, particulièrement près de l'écluse Saint-Gabriel et des voies ferrées. Ces bâtiments, souvent en brique rouge et de formes et de gabarits différents, témoignent de la période industrielle faste qu'a connue la Pointe au milieu du 19^e siècle. Plusieurs bâtiments d'intérêt institutionnel sont aussi présents dans le secteur. Au cœur de la rue du Centre se trouvent notamment côte à côte les églises Saint-Gabriel et Saint-Charles. Ces bâtiments d'intérêt sont, comme plusieurs autres, nommés dans le Plan d'urbanisme et constituent souvent des points de repère dans le paysage.

Un autre élément majeur qui enrichit l'identité de Pointe-Saint-Charles est sans contredit le canal de Lachine, qui revêt en soi un caractère profondément montréalais. En 2002, la réouverture de la voie d'eau à la navigation de plaisance a contribué à l'accélération du mouvement de réhabilitation des berges, déjà enclenché par la création d'un parc linéaire sillonné d'un réseau de pistes cyclables

à la fin des années 1970. Cette mise en valeur s'est manifestée par le recyclage d'anciennes usines. Les interventions ont donné lieu à de nouvelles vocations résidentielle, récréotouristique et d'emplois pour le secteur d'intervention. De plus, le canal est un corridor paysager qui offre des vues d'intérêt sur les vestiges industriels et sur l'eau, ainsi que des vues exceptionnelles sur le centre-ville et le mont Royal à partir du territoire d'intervention.

La plupart des immeubles vacants ou sous-utilisés sont situés dans l'axe de la rue Saint-Patrick, nommé comme étant à transformer dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Ce secteur est celui qui présente le plus grand potentiel de redéveloppement. La plus grande partie du territoire d'intervention est résidentielle et définie comme d'intérêt patrimonial intéressant. Puisque cette majorité du secteur est déjà consolidée en tant que quartier à dominance résidentielle, aucun changement majeur n'est à prévoir, notamment en ce qui concerne les hauteurs maximales autorisées.



Carte des enjeux paysagers, patrimoniaux et des potentiels de transformation

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 Septembre 2017

Territoire d'intervention
 Tracé fondateur
 Immeuble vacant

Secteur de valeur (PU):
 - exceptionnelle
 - intéressante
 - industrielle d'intérêt

Secteur à transformer
 (Schéma d'aménag.)
 Projet immobilier à
 l'étude ou approuvé

Dénivelé > 2 m (canal)
 Enjeu d'accès au canal
 Point de vue d'intérêt
 Bâtiment patrimonial

ENJEUX – MOBILITÉ ET TRANSPORT

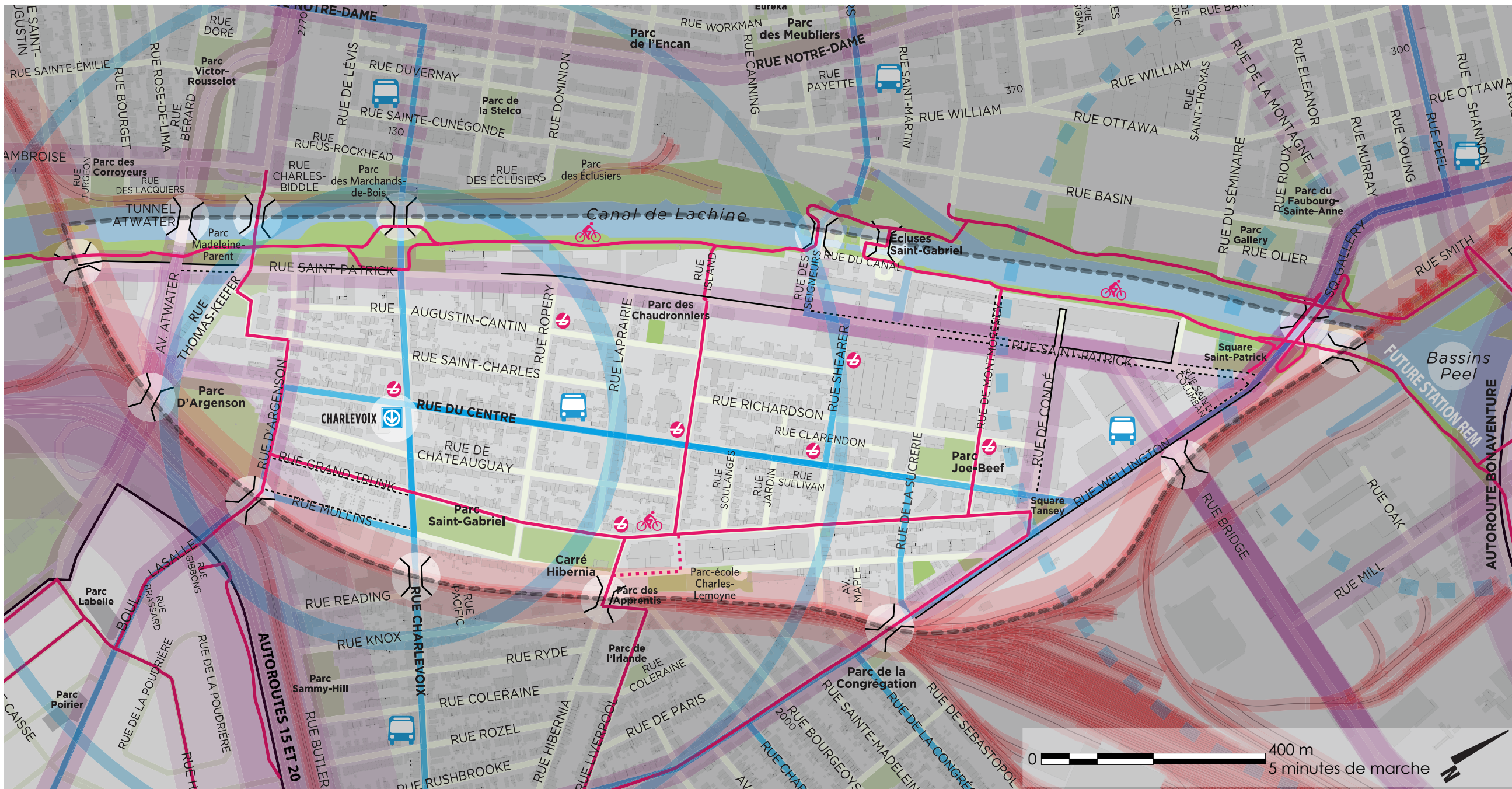
Le territoire d'intervention de Pointe-Saint-Charles Nord est enclavé par des infrastructures de transport. Cinq ponts et un tunnel permettent de franchir le canal de Lachine au nord et huit viaducs permettent de franchir les voies ferrées du CN à l'ouest, au sud et à l'est.

Concernant les déplacements actifs, la majorité des rues sont desservies par des trottoirs de 1,8 mètre et plus. Par contre, certains tronçons sont manquants, sur les rues Saint-Patrick et Wellington notamment. De plus, les statistiques du SPVM sur les accidents impliquant des piétons prouvent qu'il y a un problème de sécurité sur la rue Charlevoix au coin des rues du Centre (à côté de la station de métro) et Saint-Patrick. Le territoire plat et la présence d'infrastructures cyclables favorisent les déplacements actifs à vélo et à pied.

Le taux d'utilisation du transport en commun par les résidents du secteur est de 40 % à l'heure de pointe le matin, en comparaison d'environ 32 % pour l'agglomération de Montréal. L'ouest du secteur est bien desservi par la station de métro Charlevoix, qui constitue une entrée importante du secteur, mais la station projetée du Réseau électrique métropolitain (REM) au bassin Peel aura pour effet d'augmenter la desserte du secteur d'emploi à l'est. De plus, quatre principaux axes d'autobus conduisent à neuf stations de métro du Sud-Ouest, de Ville-Marie et de Verdun. La STM projette d'aménager une voie partagée autobus-vélo sur Wellington.

Une part importante du transit d'automobiles à destination du secteur provient des autoroutes A10, A15 et A20, situées à proximité. Le transit automobile via le pont Victoria et la rue Bridge se chiffre à 25 000 véhicules par jour, alors que de 7 000 à 22 000 véhicules par jour circulent sur la rue Wellington et de 12 000 à 15 000 véhicules empruntent quotidiennement la rue Saint-Patrick. Le nombre de véhicules qui circulent chaque jour sur la rue Notre-Dame à l'intersection de la rue des Seigneurs est comparable au nombre de véhicules qui circulent sur la rue Saint-Patrick à l'angle de la même rue.

La majorité du secteur est interdite au camionnage, le transit de camionnage se faisant principalement sur les axes Atwater, Saint-Patrick et Wellington. Le trafic ferroviaire et les cours de triage causent des nuisances importantes pour les riverains. Les normes de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association canadienne des chemins de fer privilégient une marge de recul de 30 mètres d'une ligne principale et de 300 mètres d'une cour de triage pour un bâtiment résidentiel standard.



Carte des enjeux de mobilité

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 Septembre 2017

Territoire d'intervention
 Section sans trottoir
 Trottoir < 1,8 m

Voies de transit et de camionnage
 Voies ferrées et cours de triage

Parcours d'autobus desservant le secteur
 Réseau cyclable

Entrée sur le secteur
 Station de BiXi



ÉNONCÉ DE VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Suite à ces constats et aux divers enjeux urbains du secteur de Pointe-Saint-Charles Nord, la démarche participative de consultation publique a permis de jeter les bases d'un énoncé de vision consensuel à l'image de la collectivité, qui servira de guide aux intervenants dans les prochaines années :

ÉNONCÉ DE VISION

Vers un milieu de vie complet, à échelle humaine, mixte, dynamique, verti et riche de son implication sociale, où les citoyens et les travailleurs de tous les horizons peuvent s'épanouir et prospérer de façon équitable.

Par la notion d'échelle humaine, on entend un quartier qui est approprié par tous et où il fait bon vivre. On pense ici à des aménagements qui favorisent des déplacements sécuritaires à pied ou à vélo le long de rues bordées d'arbres matures. On entend aussi par là des aménagements qui permettent de prendre aisément une pause dans un parc ou sur la rue et qui engendrent par hasard la rencontre d'amis. On voit aussi un cadre bâti qui contribue à enrichir l'expérience des piétons qui déambulent le long de rez-de-chaussée animés et qui comptent des ouvertures, des textures et des détails, ce qui vaut tout autant pour des bâtiments de deux ou trois étages à l'intérieur des secteurs établis que pour la base de bâtiments de gabarit plus imposant le long de Saint-Patrick et du canal.



Pour encadrer la transformation du secteur de Pointe-Saint-Charles Nord dans ce sens, l'Arrondissement interpelle les nombreux acteurs qui participeront à la consolidation du quartier dans les prochaines années autour d'un projet de territoire commun. Ainsi, par les orientations et objectifs qui suivent, l'Arrondissement souhaite guider les parties prenantes impliquées dans la mise en valeur du territoire d'intervention vers la direction à prendre et les buts à atteindre.



ORIENTATION : DÉVELOPPER LA COHÉSION SOCIALE ET LA CAPACITÉ DE VIVRE ENSEMBLE DE LA COMMUNAUTÉ

Dans un horizon à court, moyen et long terme, Pointe-Saint-Charles Nord se caractérisera toujours par le fort **sentiment d'appartenance** et la capacité de **vivre-ensemble** de sa communauté dans un esprit d'**équité**, de **cohésion sociale**, de **solidarité** locale et d'**intégration positive**.

Plus spécifiquement, cette orientation vise notamment l'atteinte des objectifs suivants :

- Miser sur des aménagements et des services qui répondent aux besoins et aux intérêts de tous les citoyens et travailleurs, peu importe leur âge, leur genre ou leur niveau de revenus ou d'isolement social;
- Favoriser la rétention de la communauté existante et une intégration positive d'une diversité de nouveaux ménages, de nouveaux commerces et de nouveaux emplois;
- Maintenir en bon état et améliorer les installations culturelles, de loisir et de sport, et en augmenter l'accès;
- Appuyer les organismes communautaires qui contribuent à la cohésion sociale;
- Susciter l'adhésion des citoyens à la transformation du quartier en les impliquant dans les projets de transformation des espaces publics au moyen d'un processus de participation citoyenne;
- Développer une offre de logements diversifiée afin de maintenir, au sein de la population, une mixité des revenus et de la composition des ménages;
- Maintenir le pôle d'emplois à l'est du territoire d'intervention et le redynamiser en diversifiant les activités économiques;
- Privilégier des créneaux économiques porteurs d'avenir, complémentaires de la qualité de vie du quartier et au service d'une main-d'œuvre diversifiée;
- Améliorer et diversifier l'offre commerciale de proximité, particulièrement en alimentation;
- Affirmer la rue du Centre comme axe commercial principal du territoire d'intervention et limiter l'expansion commerciale de la rue Saint-Patrick à une offre de services complémentaires.



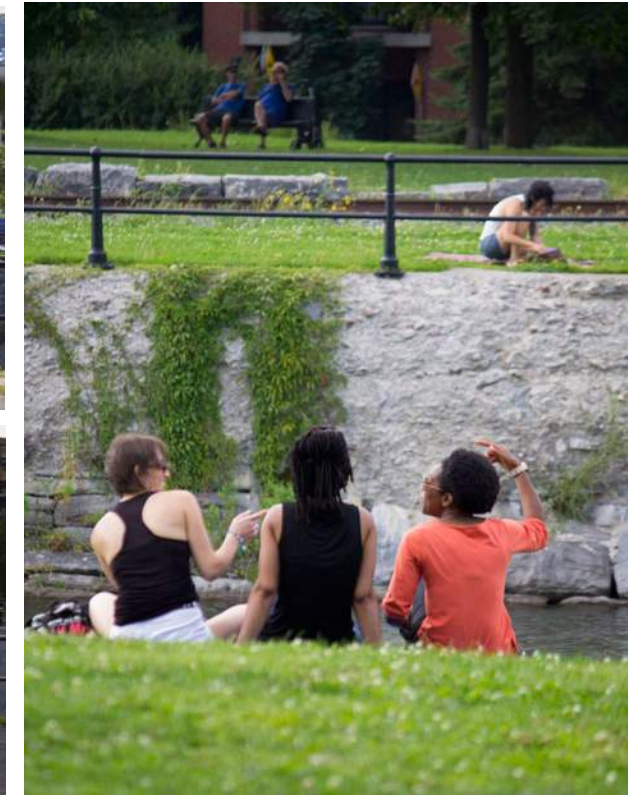


ORIENTATION : CONSOLIDER DES AMÉNAGEMENTS À ÉCHELLE HUMAINE ET EN COHÉRENCE AVEC L'ESPRIT DU LIEU

Dans un horizon à court, moyen et long terme, Pointe-Saint-Charles Nord se transformera en secteur de plus en plus à **échelle humaine** et en cohérence avec l'**esprit du lieu**, soit dans le respect du **patrimoine**, de la **trame urbaine**, du **paysage** et de l'**environnement**, développant ainsi un sentiment de **fierté** et d' chez ceux qui y résident, y travaillent et s'y récréent.

Plus spécifiquement, cette orientation vise notamment l'atteinte des objectifs suivants :

- Préserver et mettre en valeur le patrimoine vernaculaire, résidentiel, commercial, institutionnel, industriel et archéologique du secteur, tout en misant sur une architecture contemporaine de qualité en dialogue avec celui-ci;
- Conserver, mettre en valeur et augmenter le nombre de percées visuelles sur le canal de Lachine, le mont Royal et le centre-ville;
- Renforcer l'interrelation entre l'intérieur du secteur, les abords du canal et les secteurs limitrophes de l'autre côté de l'autoroute et des voies ferrées par la création et l'amélioration d'accès physiques adaptés aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite;
- Reconvertir les bâtiments et terrains vacants pour augmenter la population et renforcer l'activité économique et commerciale du secteur;
- Favoriser l'appropriation des parcs et des espaces publics comme lieux de rassemblement animés et correspondant à l'identité du quartier.





ORIENTATION : PRIORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT ACTIF ET COLLECTIF

Dans un horizon à court, moyen et long terme, Pointe-Saint-Charles Nord se positionnera comme un milieu de vie qui priorise la **santé** et où il fait bon se déplacer à pied et à vélo grâce à un aménagement du **domaine public** qui priorise les modes de **déplacement actif**.

Plus spécifiquement, cette orientation vise notamment l'atteinte des objectifs suivants :

- Favoriser l'appropriation des rues du secteur comme premier espace public accessible et sécuritaire pour tous;
- Assurer un meilleur partage des rues de façon à améliorer la sécurité des déplacements pour tous les modes de transport, en priorisant celle des usagers les plus vulnérables;
- Augmenter le verdissement des rues et des parcs;
- Améliorer et favoriser l'accès à des parcs et espaces verts de qualité, à distance de marche ou de vélo;
- Augmenter l'accessibilité à un moyen de transport en commun efficace pour répondre aux besoins de mobilité de la communauté;
- Favoriser l'accessibilité à la nouvelle station du Réseau électrique métropolitain (REM) à partir du territoire d'intervention;
- Réduire les nuisances associées au transport de marchandises et aux infrastructures mal adaptées aux usagers les plus vulnérables.



CONCEPT DE MISE EN VALEUR ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

La mise en valeur du territoire d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord repose sur la vision d'aménagement d'un quartier mixte, dynamique, vert et à échelle humaine. Pour matérialiser cet énoncé de vision, l'Arrondissement propose un concept de mise en valeur et des balises d'aménagement qui visent à orienter le développement du nord de la Pointe.

D'abord, le concept de mise en valeur repose sur une amélioration des aménagements du domaine public du territoire d'intervention. Ainsi, dans les prochaines années, l'Arrondissement visera à améliorer encore davantage les trottoirs, les pistes cyclables, les plantations sur rue, les parcs, les rues, les espaces publics et les accès au canal notamment, ce qui aura une influence directe sur la qualité des milieux de vie. Dans le cadre du présent plan d'intervention, cela s'inscrit par des balises d'aménagement qui visent à orienter la prise de décision des différentes directions de la Ville qui collaborent à l'aménagement du domaine public.

Puis, la vaste majorité du territoire de Pointe-Saint-Charles Nord est déjà consolidé en tant que faubourg ouvrier. Bien que certains immeubles soient voués à se transformer progressivement en cohérence avec le tissu urbain ancien, ces transformations bâties

ponctuelles, relevant de l'acupuncture urbaine, ne devraient pas modifier drastiquement le paysage urbain de cette importante portion du secteur. Ainsi, la volonté de l'Arrondissement est de maintenir cette échelle de cadre bâti qui dépasse rarement trois ou quatre étages et qui caractérise l'ouest, le centre et le sud de Pointe-Saint-Charles Nord.

Toutefois, l'analyse des terrains vacants ou sous-utilisés, des tendances du marché immobilier et des projets d'infrastructures de transport laisse présager des changements plus profonds dans certains sous-secteurs du territoire d'intervention. Dans les dernières années, les abords du canal de Lachine se sont avérés très attractifs pour le développement immobilier. Dans le nord et l'est du territoire d'intervention, certains immeubles industriels et commerciaux, en partie ou complètement vacants, connaissent une certaine désuétude économique et fonctionnelle. Avec la construction d'une station du REM à peu de distance et la proximité du centre des affaires, si la tendance se maintient, l'attrait d'un redéveloppement devrait se poursuivre dans les prochaines années. Afin de bien orienter ces transformations, deux secteurs d'intervention prioritaires ont été déterminés par l'Arrondissement, soient : mixte aux abords du canal de Lachine et d'emploi à l'est.



Légende :

- Potentiel de développement
- Projets immobiliers déjà approuvés
- Interventions sur le domaine public
- Parc
- Canal de Lachine

En plus des projets déjà approuvés ou à l'étude, quelques terrains sont susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement pour la création d'environ 700 logements supplémentaires, en plus de projets à vocation institutionnelle ou commerciale.

BALISES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC



La programmation des nouveaux aménagements du parc Joe-Beef s'est faite en concertation avec le milieu.



Le parc Madeleine-Parent connaît un succès d'achalandage, notamment en raison des aménagements effectués par l'Arrondissement et de son emplacement stratégique.



L'Arrondissement compte aménager des terrains de volleyball extérieurs au lieu de ce stationnement situé aux abords du canal de Lachine.

Parcs et espaces verts

À la suite des diverses consultations qui ont été tenues par l'Arrondissement et ses partenaires, un consensus se dégage quant à l'importance des parcs et des espaces verts. Bien que le territoire de Pointe-Saint-Charles Nord soit presque entièrement développé, l'Arrondissement entend poursuivre les efforts consentis ces dernières années afin d'améliorer les accès, les aménagements et les équipements du réseau de parcs du secteur. Afin d'assurer une meilleure desserte de la collectivité locale, chaque occasion de créer de nouveaux espaces verts, d'augmenter la superficie des mini-parcs ou de créer de nouveaux accès publics au parc linéaire

du canal sera évaluée, notamment dans le cadre de la négociation entourant le développement de projets de redéveloppement.

Aussi, certains principes directeurs guideront l'aménagement des parcs et des espaces verts :

- Mettre les usagers au cœur de la planification et les consulter à différentes étapes des projets d'aménagement ou de réaménagement de parcs;

- Prioriser la valorisation et la protection des parcs existants, puisque certains parcs du territoire d'intervention devront encore être mis à niveau;
- Privilégier des aménagements de qualité favorisant l'appropriation d'un maximum de citoyens, notamment les personnes âgées et celles à mobilité réduite;
- Mettre de l'avant des pratiques durables et innovantes dans les aménagements.



Des aménagements tactiques et transitoires tels que ceux effectués sur la rue De Biencourt permettent de tester et verdier à peu de frais.



Les récents aménagements effectués près de la station de métro Laurier apaisent la circulation, en plus de réduire les îlots de chaleur.



Des fosses d'arbres généreuses favorisent le développement du réseau racinaire des arbres et permettent un traitement paysager.

Rues artérielles et rue locales

Le réseau de rues artérielles a une grande importance, puisqu'il comprend la majorité des rues du nord de la Pointe et accueille une très forte proportion des déplacements des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun, des automobilistes et des marchandises. Ainsi, dans le cadre des réaménagements de rues artérielles et bien que celles-ci ne relèvent pas de sa compétence administrative, l'Arrondissement met au centre de ses préoccupations et dans l'ordre suivant :

- le confort et la sécurité des usagers les plus vulnérables (enfants, aînés, gens à mobilité réduite) par des mesures de verdissement et d'apaisement de la circulation;
- une desserte optimale en transports actifs et collectifs;
- la circulation des automobiles et des biens.

Malgré un consensus parfois difficile à atteindre entre les usagers et certaines validations administratives à obtenir, l'Arrondissement souhaite que les balises d'aménagement suivantes prévalent sur l'ensemble du réseau de rues du secteur :

- l'enfouissement des fils aériens et l'éclairage dirigé au sol;
- l'élargissement des trottoirs;
- la plantation d'arbres avec des conditions techniques qui assurent leur croissance à long terme;
- l'ajout et l'amélioration d'infrastructures cyclables;
- la réduction de la largeur des chaussées;
- l'ajout ou l'amélioration de passages pour piétons;
- la multiplication des saillies aménagées;
- et l'ajout de mobilier urbain sur rue.

Bien entendu, des contraintes telles que les normes techniques à respecter, les emprises de rues étroites du territoire d'intervention et la présence de voies de camionnage et d'autobus sont des facteurs à considérer dans le cadre des futurs aménagements.

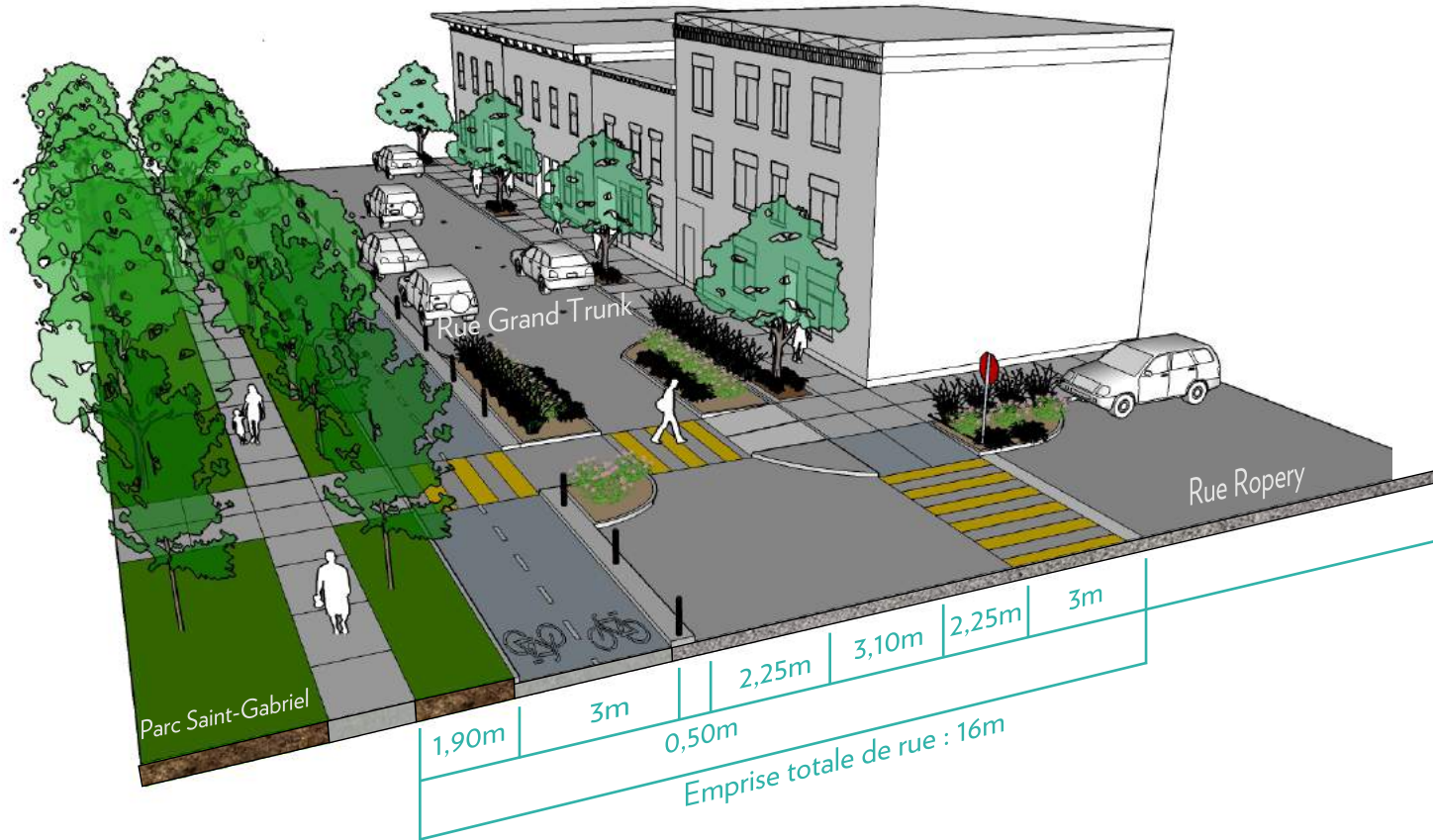
Pour les prochaines années, l'Arrondissement souhaite mettre encore davantage de l'avant des aménagements tactiques et légers dans les rues du secteur, impliquant mobilier urbain et horticulture. En collaboration avec le milieu riverain et communautaire, de telles installations sont avantageuses pour toutes les parties, puisqu'elles peuvent être menées à court terme, à peu de frais et en ayant un effet tangible sur la qualité des milieux de vie.



Le tronçon de la rue Island au nord de Saint-Patrick est voué à être transformé en parc par l'Arrondissement dans le respect du jardin de la Liberté.

Le tronçon de la rue Island au sud de Saint-Patrick sera progressivement transformé par des mesures de verdissage et d'apaisement afin d'en faire un lien actif nord-sud fédérateur à l'échelle de Pointe-Saint-Charles.

Coupe axonométrique
Aménagement de la rue Grand Trunk



Proposition préliminaire à titre indicatif seulement

Dans le cadre de la reconstruction d'infrastructures souterraines prévue en 2018 par le Service de l'eau, l'Arrondissement sollicitera ses partenaires afin d'améliorer le traitement de l'emprise de la rue Grand Trunk entre les rues D'Argenson et d'Hibernia, notamment par l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre du côté sud, de saillies aménagées et de passages pour piétons sécurisés aux intersections.



Saillie de trottoir aménagée



Passage prioritaire pour piétons



Piste cyclable bidirectionnelle

Traitement architectural et paysager aux abords du canal de Lachine et de la rue Saint-Patrick

L'amélioration de l'accès physique et visuel au canal de Lachine à partir du territoire d'intervention est l'une des aspirations du milieu évoquées dans le cadre du processus consultatif. Puisqu'ils sont aussi des facteurs qui influencent la perception de l'entrée dans la Pointe à partir des abords du plan d'eau, le traitement paysager et architectural des immeubles bordant le canal ainsi que l'aménagement des accès publics au canal sont des éléments qui devront faire l'objet d'une sensibilité particulière.

Le champ de vision à vue d'homme parcourant avant tout les deux premiers étages des bâtiments, le caractère de la base de ces derniers a une influence sur l'expérience urbaine. Pour les fronts bâtis longeant le canal, les accès à ce dernier et la rue Saint-Patrick, le traitement architectural devra permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Doter le secteur de rez-de-chaussée accueillants et qui entretiennent un rapport actif avec le domaine public, notamment par la présence d'accès directs aux locaux commerciaux et aux logements de plain-pied ou légèrement surélevés;
- Mettre un accent sur les éléments verticaux des façades ainsi que la présence d'éléments de protection tels que des marquises ou des auvents afin de rendre les trajets plus agréables et moins monotones pour les piétons;

- Éviter autant que possible les façades aveugles et passives, notamment par l'intégration de nombreuses ouvertures qui rythment l'ensemble des façades;
- Prévoir un revêtement extérieur en maçonnerie dans des proportions minimales de 85 % (sans nécessairement reprendre la couleur de la brique rouge traditionnelle), en excluant la superficie des ouvertures;
- Privilégier une architecture contemporaine afin de construire le patrimoine de demain, mais dans le respect de l'esprit du lieu, soit en fonction de son atmosphère distinctive et des éléments du patrimoine archéologique du site, comme l'ancien canal d'alimentation en eau ou le rythme et les proportions des ouvertures des bâtiments significatifs à proximité.

En ce qui concerne l'implantation et la volumétrie des nouveaux bâtiments, celles-ci doivent favoriser une porosité paysagère et physique entre le quartier et le canal de Lachine. Les nouvelles constructions devront respecter les paramètres des hauteurs prescrits au plan d'urbanisme et être en dialogue avec les volumes et types bâtis voisins, qu'ils soient d'intérêt patrimonial ou modestes.

Pour les îlots compris entre le canal et la rue Saint-Patrick, une implantation perpendiculaire par rapport à ceux-ci doit être privilégiée pour tout nouveau bâtiment. De même, les axes des rues perpendiculaires doivent être prolongés, lorsque possible, vers le canal et mis en valeur.

Véritable frange verte longeant le canal, le traitement paysager des immeubles au sud du canal doit, à la fois le long des accès publics et dans les cours intérieures, être sensible et favoriser la rétention des eaux, la préservation des habitats fauniques, la biodiversité, la réduction des îlots de chaleur et la délimitation des espaces privés, publics et semi-publics.

Dans le cadre de toute opportunité d'aménagement d'un nouvel accès au canal de Lachine ou du réaménagement d'un lien existant, en plus des critères précédents, les balises suivantes devront être respectées :

- une généreuse largeur des trottoirs et des pistes multifonctionnelles pour augmenter l'accessibilité au plan d'eau;
- un traitement du sol et topographique encourageant l'accessibilité universelle;
- de l'éclairage pour assurer la sécurité des usagers;
- du mobilier urbain et d'autres équipements tels que des aires de jeu pour favoriser leur appropriation comme de véritables parcs;
- la prise en compte du lien visuel entre le territoire d'intervention, les abords du canal et les massifs du centre-ville et du mont Royal.

La rue Richmond au sud de la rue Basin, aménagée récemment dans Griffintown, est un exemple d'aménagement de qualité priorisant les déplacements actifs pour accéder au canal



Accès direct au rez-de-chaussée à des logements familiaux



Traitement paysager au sol et sur les espaces verts

Éclairage sécuritaire le long du domaine public



Mobilier urbain et équipements récréatifs

LES SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES

Pour le présent plan d'intervention spécifique, deux secteurs d'intervention prioritaires ont été déterminés par l'Arrondissement. Essentiellement, ceux-ci correspondent aux « *emplacements à transformer* », décrits comme étant « *les défis de construction de quartiers des prochaines décennies* » dans le nouveau Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. En lien avec la transformation des abords du canal de Lachine en parc urbain comprenant une piste cyclable et des accès à l'eau pour la navigation de plaisance, ces secteurs d'intervention prioritaires s'avèrent attractifs depuis les dernières décennies et subissent certaines pressions immobilières en vue d'une requalification à des fins résidentielles. Cette situation peut contribuer à la hausse des valeurs foncières et à garder les taux d'inoccupation des terrains et des bâtiments relativement élevés le long de Saint-Patrick et dans le secteur d'emplois. Ainsi, en plus des balises d'aménagement et des critères évoqués précédemment, l'Arrondissement affirme ici certains critères et orientations pour encadrer tout projet de redéveloppement ou de mise en valeur dans ces deux secteurs.

Le secteur d'intervention prioritaire mixte aux abords du canal de Lachine

Le secteur prioritaire mixte est une frange de 80 à 200 mètres, située au sud du canal de Lachine, à l'ouest de la rue De Montmorency, au nord des rues Augustin-Cantin et Richardson et à l'est du parc Madeleine-Parent et de la rue D'Argenson. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal y prévoit une affectation du sol permettant

une requalification à usages mixte (bureaux et habitations) ou uniquement à des fins d'habitation. La réglementation d'urbanisme en vigueur, adoptée par l'Arrondissement du Sud-Ouest, y autorise généralement des usages industriels de production, d'entreposage et de commerce de gros et de transport.

Ce secteur prioritaire comprend une diversité d'usages et de types bâtis et compte une certaine concentration d'immeubles en partie ou complètement vacants. Rappelons qu'en plus des projets déjà approuvés ou à l'étude, quelques terrains sont susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement. L'Arrondissement ne souhaite pas autoriser de plein droit le développement résidentiel en modifiant la réglementation à cet effet et privilégie plutôt la procédure des projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Cette stratégie vise à favoriser un encadrement qualitatif et complémentaire pour d'éventuels projets soumis pour évaluation à l'Arrondissement. L'évaluation des projets immobiliers sera guidée par certains grands principes directeurs, soient :

- aucune autorisation pour tout nouveau projet de construction ou de transformation à des fins résidentielles **au nord** de la rue Saint-Patrick;
- une mixité des usages (habitation et emploi), notamment par l'intégration de bureaux aux rez-de-chaussée des bâtiments situés **au sud** de la rue Saint-Patrick;
- l'apport dans la communauté de logements coopératifs, communautaires et abordables et adaptés à une diversité de clientèles, notamment les familles avec enfants, les personnes âgées et les ménages à revenu modeste;

- une architecture innovante, durable et dans le respect de l'esprit du lieu;
- l'insonorisation des constructions, y compris celles abritant des logements coopératifs, communautaires et abordables;
- une réduction des espaces minéralisés et une augmentation du verdissement, de façon à contribuer au concept de frange verte;
- la possibilité d'autoriser un ajout modéré de petits commerces d'appoint, notamment dans les immeubles situés sur les lots de coin.

Le secteur d'intervention prioritaire d'emploi à l'est

Le secteur prioritaire d'emploi est situé à l'est de la rue De Montmorency. Il comprend l'ensemble des terrains d'affectation « Secteur d'emplois » situés dans le triangle délimité par les rues Wellington, De Condé et Saint-Patrick ainsi que les terrains qui se trouvent entre la voie ferrée du CN et la rue Wellington. Il englobe aussi une partie des terrains en affectation « Secteur mixte », en vertu du Plan d'urbanisme, soit dans le quadrilatère s'étendant au nord de la rue Richardson et à l'ouest de la rue De Condé ainsi que les abords du canal de Lachine, au nord de la rue Saint-Patrick.

Pour l'ensemble de ce secteur prioritaire situé à l'est de la rue De Montmorency, l'Arrondissement affirme sa ferme intention de maintenir la vocation d'emploi existante et de ne pas autoriser de développement résidentiel. Ce secteur prioritaire constitue l'une des principales entrées de l'arrondissement. Il bénéficie d'une



STRATÉGIES D'INTERVENTION

Le concept de mise en valeur s'arrime par une série de stratégies. Ces stratégies d'intervention constituent le cœur du présent document de planification locale. Elles concernent d'abord l'Arrondissement, mais elles impliquent aussi les partenaires, que ce soit les services centraux de la Ville, Parcs Canada, l'Association des commerçants de Pointe-Saint-Charles ou les organismes communautaires, par exemple. Elles visent à établir les priorités de l'Arrondissement et à interpeller les parties prenantes dans le projet de mise en valeur du territoire d'intervention.

Afin de simplifier la compréhension et de décliner les interventions privilégiées par l'Arrondissement dans le cadre du présent plan d'intervention, six axes ou chantiers ont été élaborés en s'inspirant fortement des pistes et actions proposées par les citoyens et les partenaires de l'Arrondissement. Ces axes ou chantiers concernent l'urbanisme et la planification du territoire, les parcs et les espaces verts, la mobilité et l'aménagement des rues, l'habitation, l'emploi, l'économie et la vitalité commerciale ainsi que la culture, les loisirs et le développement social.

Par le présent plan d'intervention spécifique, l'Arrondissement s'engage aussi à établir un comité de mise en oeuvre mixte (Ville et partenaires) afin de valider les opportunités, prioriser les interventions et assurer la mise en oeuvre de cet exercice de planification de portée locale.

STRATÉGIE EN URBANISME ET EN PLANIFICATION DU TERRITOIRE









Comme tout autre arrondissement montréalais, Le Sud-Ouest doit respecter un certain nombre de paramètres en aménagement du territoire. La présente stratégie s'inscrit en adéquation avec les documents-cadres que constituent le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, la Stratégie centre-ville ainsi que la planification détaillée du secteur du Havre en cours d'élaboration par la Direction de l'urbanisme. Ainsi, on ne peut pas faire fi de grandes orientations telles que la volonté d'« *optimiser l'utilisation des espaces disponibles au [...] redéveloppement* » prévue par le PMAD pour les emplacements à transformer dans le territoire d'intervention, selon le SAD.

D'autres facteurs externes sur lesquels l'Arrondissement n'a pas de contrôle direct influencent aussi beaucoup l'aménagement du territoire d'intervention, tels que l'aménagement du parc linéaire du canal de Lachine par Parcs Canada, l'emplacement et les nuisances des voies ferrées du CN et les pressions immobilières créées par la future intégration du REM au bassin Peel.

Bien que ces paramètres et facteurs externes doivent être respectés et pris en considération, les instances de l'Arrondissement ont tout de même une certaine marge de manœuvre en ce qui concerne la réglementation d'urbanisme locale, l'évaluation et les négociations entourant l'autorisation de projets particuliers et l'évaluation qualitative de projets de construction au moyen du processus des projets d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Dans ce contexte, la stratégie en urbanisme et en planification du territoire vise à adapter les outils d'urbanisme de l'Arrondissement aux nouvelles orientations d'aménagement pour le territoire d'intervention et à interpeller ses partenaires quant à leurs politiques, stratégies, projets et plans respectifs. Ainsi, bien qu'il ne puisse agir et s'exprimer en lieu et nom des instances concernées, l'Arrondissement affirme ici la volonté consensuelle de la communauté par les interventions suivantes :

INTERVENTIONS

	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
 Dans le cadre l'analyse de projets d'aménagement publics et privés, prendre en considération les balises, les principes, les critères et les objectifs énoncés dans la section « Concept de mise en valeur et balises d'aménagement » du présent plan d'intervention spécifique	Oui	Continu		
 Profiter de chaque opportunité d'aménagement pour améliorer les accès au canal et aux parcs adaptés aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, soit par l'aménagement d'emprises publiques conformes aux balises d'aménagement énoncées dans le concept de mise en valeur	Oui	Continu	Parcs Canada Communauté	
 Étudier l'opportunité de mandater le milieu communautaire dans le développement d'une signalétique pour mettre en valeur les lieux d'intérêts ainsi que ses aspects historiques et patrimoniaux du territoire d'intervention	Partagée	Court	STM SIVT Parcs Canada Communauté	
 À travers le processus d'évaluation du PIIA, poursuivre la soumission des constructions résidentielles en zone de bruit urbain aux critères de performance d'insonorisation développés par la SCHL, notamment en bordure du réseau artériel du territoire d'intervention	Oui	Court		
 Soumettre le site au sud de la rue Wellington à des critères et objectifs spécifiques tels que le verdissement, l'intensité de l'activité économique, l'atténuation des nuisances liées à la cour de triage et la relation avec le tracé fondateur de la rue Wellington, le tout en conformité avec les balises d'aménagement énoncées dans le concept de mise en valeur ainsi que dans la planification détaillée du secteur du Havre, en cours d'élaboration par la Direction de l'urbanisme	Oui	Moyen	SMVT	
 Dans le cadre de la refonte du Plan d'urbanisme, enclencher des pourparlers avec les instances de la Ville afin d'adopter des dispositions équivalant à l'intégration de l'ensemble du secteur d'intervention prioritaire d'emploi à l'est de la rue De Montmorency - tel que décrit au présent plan d'intervention - à l'affectation du sol « Secteur d'emplois », de façon à y autoriser les composantes « industrie, bureau, commerce et équipement collectif ou institutionnel » et y exclure la composante « habitation »	Partagée	Court ou moyen	SMVT	
 Collaborer avec les instances à la planification du secteur d'emploi, en concordance avec la Stratégie centre-ville et la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal, en prenant soin d'y intégrer les préoccupations de la communauté telles que le maintien de l'emploi local, la densification en emplois le verdissement et la compatibilité des usages avec le milieu de vie	Partagée	Court	SMVT	
 Poursuivre les représentations auprès des instances concernées pour diminuer les nuisances liées au transport ferroviaire et améliorer la sécurité	Non	Continu		














Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

STRATÉGIE EN PARCS ET EN ESPACES VERTS

L'aménagement des parcs et espaces verts du nord de la Pointe a une incidence directe sur la qualité de vie des petits et grands qui y vivent ou y travaillent. À l'exception du parc linéaire du canal de Lachine, qui relève de Parcs Canada, l'entretien, l'aménagement, la programmation et l'installation de nouveaux équipements dans les parcs et espaces verts du territoire d'intervention sont de propriété de la Ville.

En lien avec l'augmentation de la population et malgré le fait que les parcs et les espaces verts occupent 11 % de la superficie du territoire d'intervention en incluant les abords du canal, l'Arrondissement reconnaît la perception du manque d'espaces verts. Par la présente stratégie, l'Arrondissement s'engage à profiter de chaque opportunité lors d'opérations cadastrales incluant la cession à des fins de parcs afin d'augmenter ce ratio et à intégrer à ses prochains programmes triennaux d'immobilisations (PTI) un certain nombre d'interventions qui seront détaillées dans le prochain Plan directeur des parcs et espaces verts, en fonction des besoins et normes identifiés par la population et l'Arrondissement. L'Arrondissement ayant des budgets limités, chaque possibilité de subvention sera analysée pour favoriser un meilleur accès aux parcs et espaces verts et une amélioration continue de tous les équipements qui s'y trouvent.

INTERVENTIONS









	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
 Faire valoir la pertinence d'accroître l'accès au canal de Lachine dans le territoire d'intervention pour favoriser son appropriation par l'ensemble de la population, notamment par l'aménagement de quais publics sécuritaires permettant de mettre à l'eau des embarcations non motorisées	Non	Court	Parcs Canada	
 Faire valoir la pertinence de déneiger les abords du canal et de favoriser son accès quatre saisons, notamment pour des activités de sport d'hiver	Non	Court	Parcs Canada	
 Faire valoir la pertinence d'améliorer le traitement paysager et le mobilier urbain du parc du Canal-de-Lachine	Non	Court	Parcs Canada	
 Aménager au minimum un nouveau jardin collectif accessible aux personnes à mobilité réduite dans le territoire d'intervention ou dans ses proches environs, soit dans le milieu environnant les églises au centre du quartier et/ou près des voies du CN	Oui	Court ou moyen	Propriétaires Communauté CN	
 Parachever les aménagements de la portion ouest du square Saint-Patrick en y intégrant une programmation sportive de type terrains de volleyball	Oui	Court	Communauté	
 Aménager le tronçon de la rue Island compris entre le canal et la rue Saint-Patrick comme entrée verte, apaisée et attrayante du secteur nord de la Pointe en s'inspirant du concept de woonerf	Oui	Court	Communauté SIVT	PIRPP
 Procéder aux travaux de fermeture du tronçon de la rue Roperly compris entre les rues Grand Trunk et Mullins pour relier le parc Saint-Gabriel et le carré d'Hibernia	Partagée	Court	Communauté SIVT	
 Établir un plan d'ensemble des aménagements reliant le parc Saint-Gabriel et le carré d'Hibernia, y compris les nouvelles constructions, les axes piétonniers et le déplacement d'aires de jeu	Oui	Court	Communauté	
 Décontaminer le parc D'Argenson et consulter la communauté dans le cadre d'un projet d'aménagement d'une aire de jeux adaptée aux adolescents et analyser les possibilités de créer une zone tampon entre le parc, la voie ferrée et l'autoroute	Oui	Court	HQ	PMVI
 Dans le cadre de la refonte du Plan directeur des parcs et espaces verts, trouver des stratégies afin de pallier à la perception du manque d'espaces verts dans le territoire d'intervention	Oui	Court	Parcs Canada	
 Profiter de chaque opportunité d'aménagement pour créer de nouveaux parcs, agrandir et désenclaver les miniparcs existants de façon à augmenter le ratio d'espaces verts dans le quartier	Oui	Continu	Développeurs immobiliers	
 Installer du mobilier urbain universellement accessible dans tous les parcs et espaces verts	Oui	Continu		PIQM - MADA
 Poursuivre et intensifier la programmation culturelle, sportive et ludique dans les parcs et espaces verts du secteur afin de favoriser leur appropriation	Oui	Continu		

*Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027.
L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.*

STRATÉGIE EN MOBILITÉ ET EN RÉAMÉNAGEMENT DES RUES












Afin de répondre aux orientations et objectifs du plan d'intervention tels que l'apaisement de la circulation, le verdissement des rues et le rehaussement général de la qualité des aménagements sur le domaine public, la stratégie en mobilité et en réaménagement des rues vise à donner des balises d'aménagement et à établir des actions concrètes à réaliser sur le domaine public. L'Arrondissement souhaite exercer son leadership afin qu'il soit plus facile et sécuritaire de se déplacer, bien sûr, à l'intérieur du territoire d'intervention, mais aussi vers les secteurs limitrophes, souvent difficiles d'accès à cause de la présence de grandes infrastructures de transport telles que des voies ferrées et le canal de Lachine.

Ainsi, Le Sud-Ouest s'engage à mener des actions et interpelle ses partenaires qui ont la responsabilité d'entretenir et de construire les infrastructures formant le réseau viaire du territoire d'intervention. L'Arrondissement réaffirme sa volonté d'améliorer de façon continue la coordination des interventions d'enfouissement de fils aériens, de réfection et de reconstruction de conduites souterraines avec des aménagements de surface qui répondent aux objectifs du plan d'intervention, de façon à réduire les coûts, de même que les impacts sur les usagers et les riverains. Ainsi, comme la plupart des budgets affectés aux travaux de voirie majeurs relèvent des services centraux de la Ville de Montréal, l'Arrondissement entend profiter de chaque opportunité de financement pour mettre en œuvre ses objectifs de mise en valeur.

INTERVENTIONS		COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
	Entretien et maintenir en bon état le réseau carrossable, cyclable et de trottoirs existant	Partagée	Continu	SIVT	
	Procéder à l'élaboration d'un Plan local de déplacement pour l'ensemble de l'arrondissement afin d'analyser les besoins en mobilité dans le quartier	Oui	Court	SIVT et milieu communautaire	
	Favoriser la tenue de concours de design pour le réaménagement de rues ou d'espaces publics importants en prenant soin de consulter les citoyens sur leurs besoins dans la programmation	Partagée	Continu	Milieu BDM	PIRPP
	Veiller à la bonne intégration de la future station du REM au bassin Peel en favorisant des liens actifs et collectifs efficaces et sécuritaires vers le territoire d'intervention	Non	Court et moyen	Parcs Canada SIVT - SMVT CDPQI	
	Faire valoir la pertinence de construire deux nouveaux ponts avec corridors distincts pour piétons et cyclistes et accessibles aux personnes à mobilité réduite, soit entre les rues De Montmorency et De Condé vers la rue Guy, dans Griffintown, et entre les rues Laprairie et Roperly vers le boulevard Georges-Vanier, dans la Petite-Bourgogne	Non	Long	Parcs Canada	
	En lien avec le redéveloppement à des fins d'emploi des abords du canal de Lachine à l'est de la rue De Montmorency, créer de nouveaux accès publics au parc linéaire du canal, en conformité avec les balises d'aménagement énoncées dans le concept de mise en valeur	Partagée	Moyen ou long	Parcs Canada	
	Bonifier les accès piétons et cyclistes aux abords du canal, au niveau des rues Roperly, De Montmorency, De Condé et Saint-Columban, en conformité avec les balises d'aménagement énoncées dans le concept de mise en valeur	Partagée	Continu	Parcs Canada SIVT	
	Sécuriser les accès piétons et cyclistes aux abords du canal, au niveau des ponts des Seigneurs et Charlevoix	Partagée	Court	Parcs Canada SIVT	












Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

INTERVENTIONS

	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
 Aménager de nouveaux feux de circulation et passages piétons sur la rue Saint-Patrick en lien avec les travaux de reconstruction en cours	Non	Court	SE SIVT	
 Revoir l'aménagement de la rue Saint-Patrick, incluant la plantation d'arbres des deux côtés de la rue	Partagée	Moyen	SIVT	
 Réaménager progressivement la rue Island à partir de la rue Saint-Patrick vers la rue du Centre, puis vers la rue du Grand Trunk – d'abord par des aménagements tactiques semi-permanents transitoires – en s'inspirant du concept de woonerf	Partagée	Court et moyen	SIVT BDM SMVT	PIRPP
 Augmenter le nombre de liens cyclables dans le territoire d'intervention de façon à sécuriser les déplacements, en priorité sur les axes des rues Charlevoix et Wellington	Partagée	Moyen et long	SIVT STM	
 Assurer un réaménagement optimal de la rue Wellington en la pourvoyant de trottoirs et d'arbres sur chaque côté et en prévoyant la cohabitation la plus sécuritaire possible entre les aménagements cyclables et les voies réservées aux autobus	Partagée	Court et moyen	SIVT STM	
 Réaménager les abords de la station de métro Charlevoix en prenant en considération les déplacements à pied, à vélo et en autobus et de façon à augmenter le verdissement et la présence de mobilier urbain	Partagée	Moyen et long	SIVT STM	
 Prioriser le réaménagement des intersections de la rue du Centre par l'implantation de saillies aménagées avec mobilier urbain	Partagée	Court et moyen	SIVT	
 Profiter de la reconstruction des conduites d'égout de la rue du Centre entre les rues Laprairie et Island, prévue en 2022, pour revoir le traitement de la rue à la hauteur des deux églises et y faciliter les rassemblements	Partagée	Moyen	SIVT SE STM	
 Poursuivre le déploiement de placottoirs et de terrasses le long de la rue du Centre	Oui	Continu		
 Sécuriser les déplacements à pied et en vélo sous les viaducs ferroviaires, en priorité dans les axes des rues Wellington, Charlevoix et D'Argenson, notamment par des aménagements de surface, l'ajout de signalisation et l'amélioration de l'éclairage	Non	Continu	SIVT CN	
 Maintenir les voies de camionnage actuelles afin d'éviter la percolation à l'intérieur du quartier	Non	Court		

Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

INTERVENTIONS

	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
 Profiter de la reconstruction de la rue Grand Trunk pour enfouir les fils aériens, agrandir les fosses de plantation et sécuriser les liens cyclables entre les parcs D'Argenson et Saint-Gabriel, le carré d'Hibernia et le square Tansey par l'aménagement d'une piste cyclable en site propre, bidirectionnelle et séparée de la chaussée pour éviter les emportières	Partagée	Court	SE SIVT	
 Analyser les possibilités d'améliorer la desserte du secteur en transport en commun, notamment en coordonnant mieux les horaires des différentes lignes d'autobus, notamment les lignes 57 et 71	Non	Continu	STM	
 Apaiser la circulation lourde en reconstruisant la structure des voies de camionnage de façon à diminuer les vibrations, en réduisant les limites de vitesse lorsque cela est possible et en implantant des mesures telles que des feux de circulation synchronisés avec passages pour piétons	Non	Continu	SIVT	
 Procéder à une étude spécifique sur l'origine du camionnage dans le secteur lorsque les chantiers majeurs de Turcot, du pont Champlain, de Bonaventure et de Notre-Dame seront terminés	Non	Moyen		
 Poursuivre l'enfouissement de fils en vertu de l'intérêt patrimonial du territoire d'intervention	Non	Continu	CSEM	
 Favoriser l'utilisation de sols structuraux en bordure de fosses de plantation pour encourager la croissance des racines d'arbres plantés sur rue	Partagée	Continu	CSEM SIVT	
 Participer à un projet pilote sur la plantation et l'entretien d'arbres de faible et moyen déploiement sur les rues étroites du territoire d'intervention	Oui	Court	Milieu universitaire	
 Recenser les possibilités et procéder à l'amélioration des fosses d'arbres	Partagée	Court	SGPVMR	
 Installer des bornes de recharge de véhicules électriques, en priorité au centre et à l'ouest du territoire d'intervention	Non	Court		
 Favoriser une desserte optimale du territoire d'intervention en autopartage	Non	Continu		
 Mener une réflexion sur le stationnement pour chaque secteur de l'arrondissement et considérer des mesures telles qu'imposer un ratio maximum d'une case pour deux logements	Oui	Court Moyen		

*Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027.
L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.*

STRATÉGIE EN HABITATION










Dans un contexte où les quartiers centraux s'avèrent de plus en plus attractifs pour une nouvelle population qui provient d'autres quartiers ou de l'extérieur de Montréal, la rétention de la population locale traditionnelle d'un quartier comme Pointe-Saint-Charles constitue une problématique complexe et bien réelle. Bien qu'on puisse se réjouir de ce réinvestissement dans les quartiers centraux, les organismes représentant leur milieu regrettent notamment une diminution de la part relative des habitations communautaires dans le secteur, une hausse des valeurs foncières et du prix des loyers et la conversion d'unités locatives en copropriétés.

Selon le Regroupement information logement (RIL), plusieurs centaines de citoyens de Pointe-Saint-Charles sont inscrits à une liste pour obtenir un logement social, coopératif ou communautaire à Pointe-Saint-Charles, soit un logement collectif qui est subventionné par des programmes gouvernementaux et qui respecte la capacité de payer de l'occupant. Depuis les années 1980, la tendance est maintenant une prise en charge locale sous forme de coopératives d'habitation ou d'habitations gérées par des OBNL. Pour sa part, le logement abordable est considéré comme tel si les prix plafonds d'acquisition de copropriétés ou de frais de loyer à durée déterminée fixés par la Ville de Montréal sont respectés.

Afin de protéger le stock de logements locatifs, le Conseil d'arrondissement a déjà apporté certaines modifications au Règlement régissant la démolition d'immeubles et au Règlement d'urbanisme et a abrogé le Règlement sur la conversion des immeubles en copropriétés divisés sur l'ensemble de son territoire. Malgré une forte mobilisation du milieu communautaire, peu d'outils permettent à l'Arrondissement d'influencer directement et de façon importante la construction de logements communautaires, coopératifs ou abordables.

Par le présent outil, Le Sud-Ouest réaffirme néanmoins sa volonté de maintenir la mixité et la diversité de la population et des logements dans le territoire d'intervention et de chercher à sauvegarder la population de la Pointe qui désire y demeurer. Pour ce faire, l'Arrondissement se donne pour objectif d'utiliser tous les leviers à sa portée afin d'augmenter la part relative des habitations communautaires et sociales afin de tendre vers un retour au seuil historique de 40 % qui prévalait au début des années 2000 à Pointe-Saint-Charles et s'engage à solliciter ses partenaires afin de mettre en œuvre les interventions suivantes.

INTERVENTIONS

	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES
<p> Poursuivre l'approche incitative visant l'atteinte des pourcentages ciblés dans le Plan d'action en matière d'inclusion de logements abordables lors des négociations entourant les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), en favorisant de façon absolue l'inclusion sur le site et, dans une moindre mesure, l'inclusion hors site. En dernier recours seulement, prévoir une contribution financière au fonds de contribution de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal</p>	Oui	Continu	Promoteurs immobiliers DH
<p> Augmenter les effectifs en inspection du cadre bâti afin de réduire les délais de traitement des requêtes relatives au Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements</p>	Oui	Court	
<p> Évaluer les opportunités d'acquisition d'immeubles à des fins de logements sociaux, communautaires et coopératifs dans le territoire d'intervention à même le fonds d'acquisition d'immeubles (1 500 000\$) de l'Arrondissement</p>	Oui	Court	DH
<p> En vertu de l'article 145.41.5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), évaluer la possibilité d'acquérir de gré à gré ou par expropriation et d'aliéner à des fins de logements sociaux, communautaires et coopératifs tout immeuble à l'égard duquel un avis de détérioration a été inscrit, sur lequel les travaux exigés dans cet avis n'ont pas été effectués dans les délais impartis et dont l'état de délabrement présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes</p>	Non	Continu	SGPI DH
<p> En vertu de l'article 145.30.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), solliciter les parties prenantes de la Ville de Montréal pour assujettir la délivrance de tout permis pour la construction d'unités résidentielles à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité, en vue d'améliorer l'offre de logements sociaux, communautaires et coopératifs, soit par la construction de telles unités, soit par le versement d'une somme, soit par la cession d'un immeuble en faveur de la Ville</p>	Non	Continu	DH
<p> En vertu des nouvelles dispositions habilitantes de la Loi sur la métropole du Québec (article 17 du projet de loi 121 sanctionné le 21 septembre 2017), solliciter les parties prenantes de la Ville de Montréal pour déterminer, par règlement, un droit de préemption à des fins de logements communautaires et coopératifs sur le territoire de Pointe-Saint-Charles</p>	Non	Continu	DH
<p> Solliciter les parties prenantes de la Ville de Montréal pour créer de nouvelles réserves foncières à des fins de logements sociaux, communautaires et coopératifs dans le territoire d'intervention, au moyen du fonds de contribution à la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal</p>	Non	Court	DH
<p> Demander au Service de la gestion et de la planification immobilière et à la Direction de l'habitation d'entamer les procédures en vue de l'acquisition de l'immeuble sis au 1295 rue Laprairie à des fins de logement sociaux et d'espaces communautaires</p>	Non	Court	SGPI DH
<p> Former une table de travail visant à faire des représentations auprès des parties prenantes de la Ville et des instances gouvernementales concernées dans le but de d'identifier des mesures réglementaires favorisant la protection des locataires et du parc de logement locatif et de faire reconnaître les besoins de Pointe-Saint-Charles et du Sud-Ouest en logements sociaux, communautaires et coopératifs, notamment en fonction des hausses des valeurs foncières, de la contamination de nombreux terrains et des taux historiquement élevés de tels types de logements</p>	Oui	Continu	DH RIL - SOCAM Milieu communautaire

Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

STRATÉGIE EN EMPLOI, EN ÉCONOMIE ET EN VITALITÉ COMMERCIALE

Malgré des compétences partagées en la matière, l'Arrondissement a une certaine autorité concernant le développement économique local. Avec les profondes mutations qui ont touché le secteur au courant du siècle dernier et l'inévitable transformation urbaine à venir le long du canal de Lachine et dans le secteur d'emploi situé à l'est du territoire d'intervention, notamment en lien avec la construction d'une station du REM sur la rive sud du bassin Peel, il s'avère judicieux de s'interroger en amont sur les usages les plus profitables des sites traditionnellement industriels de la rue Saint-Patrick et de ses abords.

Le secteur Bridge-Wellington, à l'est de la rue De Montmorency et au sud de Wellington, est inclus dans le périmètre de planification détaillée du Havre de Montréal. Le Plan d'urbanisme de Montréal devrait être révisé prochainement et la Direction de l'urbanisme devrait logiquement porter une attention particulière à ce

secteur. En conformité avec la Stratégie centre-ville, qui prévoit la redynamisation des activités du secteur Bridge-Wellington, ainsi que l'amélioration de l'environnement urbain du secteur, des conditions de déplacement et des connexions avec les milieux limitrophes, l'Arrondissement compte y maintenir la fonction d'emploi afin d'augmenter le nombre de travailleurs et entend faire preuve de leadership afin de mettre de l'avant les interventions qui suivent.








Par ailleurs, la vitalité commerciale de la rue du Centre constitue une préoccupation majeure de la communauté. Artère commerciale traditionnelle, la rue du Centre éprouve des difficultés à s'affirmer, notamment en ce qui concerne la trame et la continuité commerciales. Plusieurs facteurs expliquent cette situation et l'Arrondissement compte aussi favoriser les interventions suivantes afin d'améliorer son image.

INTERVENTIONS

	COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
<p>À l'intérieur du territoire d'intervention, ne pas autoriser toute demande de transformation à des fins résidentielles ou de construction de nouvelles unités résidentielles à l'est de la rue De Montmorency et au nord de la rue Saint-Patrick malgré l'affectation du sol « Secteur mixte » au Plan d'urbanisme, pour y favoriser le développement d'emplois et limiter la spéculation immobilière résidentielle</p>	Oui	Continu	SIVT	
<p>Diminuer la place du secteur des transports et de la logistique pour des raisons d'incompatibilité avec le milieu de vie et le peu d'emplois directs créés à l'échelle du territoire d'intervention et réviser les dispositions de la réglementation d'urbanisme à ces fins</p>	Oui	Court		
<p>Procéder au recensement des entreprises présentes dans le territoire d'intervention</p>	Oui	Court	SDE PME MTL RESO	
<p>Miser sur les filières des technologies de l'information et des communications, de l'audiovisuel, du numérique ainsi que des services aux entreprises, qui sont porteurs de développement</p>	Partagée	Continu	SDE PME MTL RESO	
<p>Améliorer l'offre de services alimentaires d'appoint et de lieux de rencontres afin d'accroître l'attractivité du secteur pour les entreprises et de favoriser la rétention de la main-d'œuvre</p>	Partagée	Continu		
<p>Favoriser l'attraction de petites et moyennes entreprises (PME) susceptibles d'occuper d'anciens espaces industriels</p>	Partagée	Continu	PME MTL	
<p>Autoriser l'implantation de lieux de formation, de cotravail et d'industrie légère ne générant pas de nuisance dans les deux secteurs d'intervention prioritaires</p>	Oui	Continu		
<p>Former une table de travail mixte afin de favoriser l'attractivité du territoire d'intervention, de cibler des créneaux durables (ex.: économie circulaire, constructions intégrant des serres agricoles, etc.) et de rechercher des solutions visant à consolider et à créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale</p>	Partagée	Continu	PME MTL RESO Milieu communautaire	










Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

INTERVENTIONS

		COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
	Travailler de concert avec les partenaires afin d'améliorer l'offre récréotouristique du secteur en profitant de l'attractivité du parc du Canal-de-Lachine	Non	Continu	Parcs Canada ACPSC	
	Soutenir la création et la croissance d'une société de développement commercial pour Pointe-Saint-Charles afin de diminuer l'exode commercial à l'extérieur du quartier et encourager le rapprochement entre les commerçants et le milieu communautaire afin de créer un modèle alternatif afin de trouver des solutions innovantes à la problématique commerciale	Partagée	Court et moyen	ACPSC Milieu communautaire	
	Soutenir et promouvoir des événements commerciaux et citoyens et des initiatives telles que des commerces alternatifs visant à assurer la sécurité alimentaire des citoyens	Oui	Continu	Milieu communautaire ACPSC	
	Améliorer le traitement du domaine public sur la rue du Centre entre les parcs D'Argenson et Joe-Beef, par des mesures de verdissement et d'apaisement de la circulation : mobilier urbain, haltes piétonnes, supports à vélo, amélioration des passages piétonniers, etc.	Partagée	Moyen et long	SIVT	
	Évaluer la possibilité d'accueil, à l'intérieur des églises ou ailleurs sur la rue du Centre, des services et des espaces communautaires	Partagée	Moyen et long	Milieu communautaire Communautés religieuses Communauté	
	Prioriser la présence de bureaux aux rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la rue Saint-Patrick	Oui	Continu		
	Permettre le développement d'une offre commerciale de proximité complémentaire sur la rue Saint-Patrick, sans mettre en cause la rue du Centre, qui doit demeurer la principale artère commerciale du secteur	Oui	Continu		

Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

STRATÉGIE EN CULTURE, LOISIRS ET DÉVELOPPEMENT SOCIAL

INTERVENTIONS		COMPÉT. D'ARROND.	TERMES	PARTENAIRES	PROGRAMMES
	Soutenir les initiatives du milieu communautaire dans leurs recherches de locaux et évaluer les opportunités d'acquisition d'immeubles à des fins d'équipements communautaires dans le territoire d'intervention à même le fonds d'acquisition d'immeubles (1 500 000\$) de l'Arrondissement	Oui	Court	Milieu communautaire	
	Planter des équipements sportifs et de loisirs qui répondent aux besoins de la communauté dans la portion ouest du square Saint-Patrick, notamment des terrains de volleyball	Oui	Court	Communauté	
	Procéder à la construction d'un nouveau pavillon des aînés sur l'emprise de la rue Ropery, entre les rues Grand Trunk et Mullins	Oui	Court	Ministère de la Famille	
	Évaluer la possibilité d'implanter un nouvel équipement municipal de diffusion culturelle pour l'est de l'arrondissement dans le territoire d'intervention	Partagée	Moyen	SC	
	Poursuivre les actions en lien avec la démarche MADA pour de nouveaux projets favorables aux personnes âgées	Oui	Continu	Ministère de la Famille	PIQM MADA
	Soutenir les organismes reconnus (ex.: commerces alternatifs qui offrent des produits de première nécessité) et agir en concertation avec les institutions responsables dans la lutte contre la pauvreté et pour la mixité et la cohésion sociale	Partagée	Continu	MTESS Milieu commun.	
	Soutenir les initiatives artistiques locales en concordance avec la politique culturelle et le cadre d'intervention en art mural	Partagée	Continu	Milieu artistique	
	Encourager la venue et l'installation de créateurs et d'organisations culturelles innovatrices	Partagée	Continu	Milieu culturel	
	Poursuivre la concertation avec le milieu associatif et communautaire	Partagée	Continu	Communauté	

Par court, moyen et long termes, on entend les horizons approximatifs des années 2018-2020, 2021-2023 et 2024-2027. L'Arrondissement s'engage à assurer un suivi des interventions privilégiées dans cette stratégie.

BIBLIOGRAPHIE

Agglomération de Montréal.

Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMad.pdf

Lauzon, Gilles. *Pointe-Saint-Charles : L'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal, 1840-1930.* Québec (Québec) : Les éditions du Septentrion, 2014.

Association canadienne des municipalités & Fédération canadienne des municipalités.

Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. En ligne : http://www.voisinage.ca/asset/image/reference/guidelines/fr/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf

Parcs Canada. *Projet de plan directeur pour le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.* En ligne : <https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/info/gestion-management/consultation-canal>

Ville de Montréal. *Plan d'action de la stratégie centre-ville.* En ligne :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/Plan_Action_Strategie_centre-ville_web.pdf

Ville de Montréal. *Plan d'urbanisme.* En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL

LISTE DES SIGLES

ACPSC :	Association des commerçants de Pointe-Saint-Charles
CSEM :	Commission des services électriques de Montréal
BDM :	Bureau du design de Montréal
HQ :	Hydro-Québec
MADA :	Municipalité amie des aînés
OBNL :	Organisme à but non lucratif
MTESS :	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale
PIIA :	Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale
PIQM :	Programme d'infrastructures Québec-Municipalités
PIRPP :	Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées
PMAD :	Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal
PME MTL :	Réseau d'experts en soutien aux entrepreneurs et aux entreprises
PMVI :	Programme de mise en valeur intégrée, Hydro-Québec
PPCMOI :	Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PTI :	Programme triennal d'immobilisation
REM :	Réseau électrique métropolitain
RESO :	Regroupement économique et social du Sud-Ouest
RIL :	Regroupement Information Logement
RTM :	Réseau de transport métropolitain
SAD :	Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
SC :	Service de la culture, Ville de Montréal
SDÉ :	Service du développement économique, Ville de Montréal
SE :	Service de l'eau, Ville de Montréal
SGPVMR :	Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, Ville de Montréal
SHDM :	Société d'habitation et de développement de Montréal
SIVT :	Service des infrastructures, de la voirie et des transports, Ville de Montréal
SOCAM :	Société d'amélioration de Pointe-Saint-Charles
SPVM :	Service de police de la Ville de Montréal





375



375

ville.montreal.qc.ca/sud-ouest