

# Projet de mise en valeur du site des ateliers municipaux Rosemont

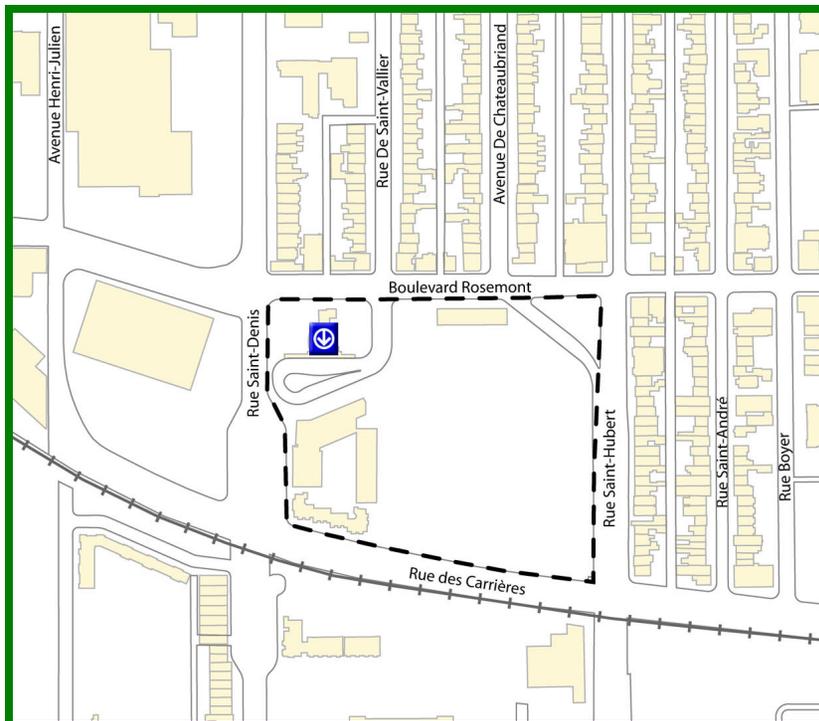


## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	3	<b>LE PROJET D'AMÉNAGEMENT</b>	20
		Le concept d'aménagement	20
		Le plan d'aménagement	21
		L'habitation	21
		Le front public sur le boulevard Rosemont	23
		Des espaces verts et des espaces libres	24
<b>MISE EN SITUATION</b>	5	<b>LA MISE EN ŒUVRE</b>	25
Le contexte de planification	5	Le projet de règlement	25
La démarche de planification	5	L'échéancier préliminaire	27
Les expériences antérieures	6	Des informations supplémentaires sur le projet	27
<b>L'HISTORIQUE DU SITE</b>	7	<b>Plans</b>	
<b>LE QUARTIER</b>	8	Territoire d'application du règlement	28
Les caractéristiques socio-économiques	8	Plan d'aménagement, exemple 1	29
Les caractéristiques du quartier	8	Plan d'aménagement, exemple 2	30
Les besoins de la population et du quartier	10	<b>Références</b>	31
<b>LE SITE</b>	13		
Le métro Rosemont	13		
Le réseau vert	13		
Les circuits d'autobus	14		
La circulation et le camionnage	15		
Les voies ferrées et le trafic ferroviaire	15		
Le 700, boulevard Rosemont	16		
<b>LES OBJECTIFS ET PRINCIPES QUI ONT GUIDÉ L'AMÉNAGEMENT DU SITE</b>	17		
Les objectifs du Plan d'urbanisme	17		
Les principes liés au développement durable	17		
La stratégie d'inclusion de logements abordables pour les nouveaux projets résidentiels	18		

### INTRODUCTION

Les terrains situés à l'est de ce qui est devenu la station de métro Rosemont ont, depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle, eu une vocation industrielle. D'abord acquis par la compagnie de tramway Montreal Street Railway pour y assurer l'entretien et la réparation de ses véhicules, ils furent ensuite utilisés pour installer une partie des écuries de la Ville, et étaient occupés depuis 1952 par les ateliers d'entretien des véhicules municipaux. Seule exception à ces usages de nature industrielle, le bâtiment d'administration municipal du 700, boulevard Rosemont, un édifice Art déco qui fut érigé en 1932 pour organiser le Service des travaux publics.



Aujourd'hui, cet emplacement situé au carrefour des réseaux de transport alternatif, subit des changements majeurs : la Ville de Montréal ayant déplacé ses garages dans des locaux plus adéquats, l'ensemble des bâtiments est maintenant démolit, à l'exception du bâtiment administratif du 700, boulevard Rosemont.



L'ensemble du site, incluant les logements existants, présente une superficie de plus de 47 700 m<sup>2</sup>. Il est situé dans une partie de l'arrondissement de Rosemont — La Petite-Patrie qui, de l'avis de tous, présente des qualités exceptionnelles en ce qui a trait à sa localisation à proximité du réseau de transport collectif, tout en offrant à la collectivité la possibilité de corriger certaines faiblesses du quartier quant à l'offre d'équipements culturels et récréosportifs, en plus de répondre aux objectifs de la Ville pour la construction de logements abordables.

## Mise en valeur du site des ateliers municipaux Rosemont

Le projet proposé dans le présent document consiste à créer sur le site compris entre les rues Saint-Denis, des Carrières, Saint-Hubert et le boulevard Rosemont un milieu de vie de qualité, complet et diversifié comprenant :

- une mixité d'habitation dont **400 à 500 nouveaux logements** pour différentes clientèles comprenant notamment des coopératives d'habitation, des logements appartenant à des organismes à but non lucratif ainsi que des logements privés ;
- la conservation du 700, boulevard Rosemont et l'ajout d'un centre civique au bâtiment ;
- la construction au-dessus de la station de métro d'un édifice en hauteur à vocation mixte ;



- la construction d'un bâtiment résidentiel et commercial à l'intersection du boulevard Rosemont et de la rue Saint-Hubert ;
- la création de deux parcs ;
- le prolongement des rues du quartier et la reconfiguration de l'intersection de l'avenue De Chateaubriand, du boulevard Rosemont et de la rue Saint-Hubert, avec le retrait de la bretelle.

Fruit d'un travail de concertation entre la Ville, l'arrondissement et les principaux acteurs locaux (groupes communautaires, commerçants, sociétés paramunicipales), ce projet prend en compte les grandes orientations définies dans le Plan d'urbanisme à savoir :

- revitaliser les secteurs défavorisés (le site étant localisé dans le secteur de la Petite-Patrie dont certaines parties sont identifiées comme telles dans le Plan d'urbanisme) ;
- améliorer la qualité de vie ;
- soutenir le développement d'une offre diversifiée de logements ;
- diversifier et densifier les occupations du sol en pourtour des stations de métro.

Le document comprend le contexte de planification, une description du quartier et du site, les objectifs de développement et le projet d'aménagement. La dernière partie du document présente les outils de mise en œuvre pour le développement du site, dont le projet de règlement et un calendrier des prochaines étapes.

### MISE EN SITUATION

#### Le contexte de planification

La Ville de Montréal a entrepris une démarche visant à définir une nouvelle vocation pour l'emplacement des ateliers municipaux Rosemont.

La mise en œuvre de ce plan nécessite de modifier la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement ainsi que le Plan d'urbanisme de la Ville.



L'envergure du projet d'aménagement de ce site rend possible l'approbation de la modification de la réglementation d'urbanisme, selon la procédure prévue pour les grands projets métropolitains tels que définis à l'article 89 de la Charte de la Ville, et plus

spécifiquement au paragraphe 3<sup>o</sup> pour les projets de développement dont la superficie de plancher totale est supérieure à 25 000 m<sup>2</sup>.

#### La démarche de planification

Dans la foulée de l'adoption du Plan d'urbanisme et du chapitre d'arrondissement, qui identifie le site des ateliers municipaux comme un secteur de planification détaillée de portée locale, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Rosemont — La Petite-Patrie a entrepris, au printemps de l'année 2005, une nouvelle démarche visant à élaborer un plan de mise en valeur de ce site.

Un comité dirigé par un représentant des élus de l'arrondissement et comprenant des représentants de différents groupes du quartier concernés par le projet et des représentants des services de la Ville et de l'arrondissement a été mis sur pied pour travailler à la démarche d'élaboration du plan.

Cette démarche s'est conclue en septembre 2005. À la suite des séances de travail, la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, en collaboration avec la Direction de projets – Développement du logement social et abordable du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, a travaillé à l'élaboration de la proposition d'aménagement et à la répartition des différents types de logements sur le site. À cet effet, le maire de l'arrondissement a rencontré les différents groupes de la Petite-Patrie en février 2006.

### Les expériences antérieures

Depuis de nombreuses années, le site des ateliers municipaux a fait l'objet de plusieurs propositions d'aménagement. À la fin des années 1980, la Ville de Montréal avait soumis à la consultation publique différents scénarios de développement pour la mise en valeur de ce site. Cette démarche s'était par la suite concrétisée avec la construction, par l'Office municipal d'habitation (OMHM) de deux bâtiments résidentiels comprenant un total de 150 logements et visant à loger des personnes âgées et des familles.



### L'HISTORIQUE DU SITE

L'emplacement des ateliers municipaux faisait partie de l'ancien Village de la Côte-Saint-Louis, annexé à la Ville de Montréal en 1883.

À la suite de l'annexion du Village de la Côte-Saint-Louis, la Ville de Montréal devient propriétaire d'une série de terrains au nord des voies ferrées du CP et y installe successivement l'incinérateur des carrières plus à l'est et les écuries du Service d'incinération, en 1929, les ateliers municipaux et l'édifice administratif en 1932.



La construction du bâtiment administratif (le 700, boulevard Rosemont) sur la cour Fleurimont, s'inscrit dans une démarche visant à contrer le chômage montréalais. Ce bâtiment est destiné au Service des travaux publics qui orchestre la mise en œuvre de la plupart des travaux de chômage.



Depuis, les ateliers municipaux abritent des activités liées à l'entretien des véhicules appartenant à la Ville. Le site a conservé, jusqu'à tout récemment, sa vocation de garage d'entreposage et réparation de la flotte des véhicules de la Ville.

En 1967, la station de métro Rosemont est construite, reliant le site au réseau souterrain de Montréal.

En décembre 1983, le comité exécutif approuve le versement du site des ateliers municipaux Rosemont à l'opération 20 000 logements. En août 1989, un plan de mise en valeur présente un concept d'aménagement comptant 465 logements, 12 000 m<sup>2</sup> de commerces et de bureaux, la transformation du 700, boulevard Rosemont en centre communautaire ainsi que l'aménagement d'un parc.

En 1990, l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) construit la première phase d'un projet résidentiel de 148 logements dont 114 sont destinés à des personnes âgées et 34 pour familles.

À l'été 2005, les activités des ateliers municipaux sont déménagées et ensuite la Ville débute la démolition des bâtiments, excluant le 700, boulevard Rosemont.

### LE QUARTIER

Cette partie du document présente les caractéristiques socio-économiques de la population du quartier située à l'ouest de l'avenue Papineau jusqu'à la limite ouest de l'arrondissement (district Saint-Édouard) ainsi qu'une description du secteur et des besoins en terme de logements, de commerces, d'équipements récréatifs, culturels, sportifs et communautaires et d'espaces libres.



#### Les caractéristiques socio-économiques

Les informations de cette section sont tirées du Profil en bref du district électoral de Saint-Édouard, réalisé par la Ville de Montréal à partir des données de Statistique Canada provenant du Recensement de la population 2001.

Le quartier compte une population de près de 35 000 habitants. Le nombre de jeunes âgés de moins de 19 ans représente 17 % de la population et les personnes de 65 ans et plus, 15 %.

Près de la moitié (47 %) des 17 595 ménages est composée de personnes seules. Dans le secteur, 26 % sont des familles monoparentales.

On retrouve une forte proportion de locataires, soit 80 %, comparativement à 68 % pour l'ensemble de Montréal.

Les immigrants proviennent principalement du Vietnam, de l'Italie et de la France et représentent 22 % de la population.

Plus du quart (28 %) de la population de 20 ans et plus n'a pas de diplôme d'études secondaires, alors que 30 % a fait des études universitaires ; ce qui est légèrement supérieur à la proportion d'universitaires dans l'ensemble de la ville.

Le revenu moyen de la population du quartier (21 653 \$) est un peu inférieur au revenu moyen de la population de l'ensemble de la ville (25 921 \$). Une part importante des ménages vit sous le seuil de faible revenu (38,5 %).

#### Les caractéristiques du quartier

Le quartier entourant le site des ateliers municipaux est principalement résidentiel. Le bâti de duplex et de triplex s'étale selon une trame orthogonale traditionnelle, à travers laquelle sont dispersées des écoles, dont l'école secondaire Père-Marquette plus à l'est, et une quinzaine d'églises.

Le quartier est bien desservi par le réseau de transport en commun. On y trouve la station de métro Rosemont située à l'intersection de la rue Saint-Denis et du boulevard Rosemont.



Deux artères commerciales sont situées à proximité du site soient les rues Beaubien et Saint-Hubert. La rue Beaubien regroupe principalement des établissements de vente au détail et de services à la population locale. La rue Saint-Hubert présente une intensité commerciale plus importante et regroupe des commerces diversifiés de vente au détail et de services qui s'adressent à la population montréalaise.

On compte deux secteurs d'emploi bordant les voies du CP à proximité du site. Le secteur Bellechasse, quadrilatère formé des rues des Carrières, de Bellechasse, Saint-Denis et du boulevard Saint-Laurent, qui accueille des activités municipales et industrielles. Ce site comporte des terrains non bâtis et sous utilisés. La Ville et l'arrondissement travaillent présentement à l'élaboration d'un plan d'aménagement pour ce territoire.

Le secteur des Carrières situé entre les avenues Christophe-Colomb et Papineau comprend l'ancien incinérateur, l'écocentre et d'importantes installations municipales reliées aux activités des travaux publics.

Le quartier Saint-Édouard est moins bien pourvu en parcs, en espaces libres, en équipements sportifs, culturels et communautaires que d'autres secteurs de l'arrondissement et de Montréal. Le quartier comporte peu d'espaces verts à l'exception de quelques petits parcs locaux et du parc Père-Marquette. L'équipement sportif situé le plus près du site des ateliers municipaux est le centre Père-Marquette qui comprend, entre autres, un aréna et une piscine intérieure. On trouve également une piscine intérieure dans le bain Saint-Denis sur la rue Saint-Hubert.



Les deux écoles primaires du quartier situées à proximité du site sont :

- l'école La Mennais, située à l'intersection des rues Saint-Denis et Beaubien ;
- l'école Saint-Étienne située sur l'avenue Christophe-Colomb, entre le boulevard Rosemont et la rue de Bellechasse.

### Les besoins de la population et du quartier

Les besoins de la population et du quartier sont importants notamment en terme de logements, de commerces et de services, d'équipements récréatifs, culturels, sportifs et communautaires ainsi que d'espace libres.



### a) Les besoins en logement

La demande en logements est importante dans le quartier. D'une part, le taux d'inoccupation des logements est faible (1,7 % en 2005) ce qui laisse peu d'opportunité sur le marché résidentiel existant. Et, d'autre part, la rareté des terrains vacants limite les possibilités de construire de nouveaux logements. De plus, le faible niveau de revenu de la population, une partie importante des ménages vit sous le seuil de faible revenu, rend la recherche d'un logement plus difficile. Dans l'arrondissement on estime qu'environ 17 200 ménages vivent sous le seuil de faible revenu utilisé par la Société d'habitation du Québec.

Enfin, en ce qui concerne les besoins en logement privé, l'analyse réalisée par la firme Altus Helyar conclut qu'il existe un marché dans le secteur car les terrains à développer sont rares, le site est bien situé à proximité du métro. L'importance dans l'arrondissement de la population dans la tranche d'âge d'acquérir une propriété (20-39 ans) contribue à dynamiser le marché.

### b) Les besoins en commerces, services et bureaux

La firme Convercité a été mandatée pour évaluer le potentiel commercial du site en bordure du boulevard Rosemont. L'évaluation de l'adéquation entre l'offre et la demande en biens et services de proximité a été réalisée en considérant :

- les résidents actuels du secteur d'étude, correspondant au quadrilatère délimité par le boulevard Saint-Laurent, les rues Beaubien, Chambord et des Carrières, soit près de 10 000 personnes ;
- les futurs résidents du site, soient environ 1 200 personnes ;
- les travailleurs et usagers du transport en commun qui transitent par le site, soit environ 18 000 personnes par jour ;
- L'offre commerciale existante sur les rues Saint-Hubert et Beaubien.



L'étude constate que l'offre commerciale répond à la demande actuelle et présente même un pouvoir attractif supra-local.

Pour assurer la desserte de ces clientèles et compte-tenu de l'offre commerciale déjà existante dans le secteur d'étude, l'évaluation démontre un potentiel de développement de nouveaux espaces pour des commerces et services offrant des produits de consommation courante tels boucherie et poissonnerie. L'étude identifie aussi un besoin pour un établissement d'alimentation de type supermarché de taille moyenne.

Il apparaît également que le site présente des opportunités d'implantation de commerces de services comme des restaurants et

cafés, étant donné l'importance de la circulation piétonne et des aménagements proposés sur le site.

L'étude identifie les besoins particuliers pour des espaces de bureaux de quartier ou des activités communautaires (organismes communautaires, institutions et points de services à la communauté, garderie) qui pourraient générer des opportunités d'affaires intéressantes si le coût d'acquisition des terrains est abordable.

c) Les besoins en équipements récréatifs, culturels, sportifs et communautaires

En 2003, à la demande de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie, le Groupe DBSF a réalisé une étude sur les besoins en loisirs de la population de la Petite-Patrie. Cette étude faisait suite à certains constats émanant du sommet d'arrondissement, dont celui du vieillissement des infrastructures existantes et le fait que parmi tous les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, Rosemont – La Petite-Patrie demeure celui qui est le moins bien doté au chapitre des équipements collectifs à vocation culturelle et récréosportive.

L'étude conclut qu'il existe dans le quartier un problème certain de manque de terrains et de locaux disponibles et suggère d'augmenter l'offre d'équipements sportifs, surtout pour la pratique de la natation et préférablement dans le secteur ouest de La Petite-Patrie. De plus, en raison de l'utilisation à sa pleine capacité, le centre Père-Marquette n'arrive plus à combler les besoins du quartier.

En ce qui concerne les bibliothèques, l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie dispose de deux bibliothèques, une située au 3131, boulevard Rosemont, l'autre au 6707, avenue De Lorimier. Le diagnostic des bibliothèques municipales de l'île de Montréal, déposé à l'été 2005, dresse un bilan de la situation actuelle et place Rosemont – La Petite-Patrie presque en tête de liste des interventions prioritaires.

Au chapitre de la desserte et de l'accessibilité, on constate que les deux bibliothèques actuelles sont loin de suffire à la demande.

d) Les besoins en espaces libres

Les résidents du quartier Petite-Patrie et particulièrement ceux du secteur Saint-Édouard sont mal desservis en termes d'espaces libres ; seul le parc des Carrières en bordure de l'avenue Christophe-Colomb et le parc Père-Marquette, plus à l'est sont accessibles pour la population.



### LE SITE

Le site des ateliers municipaux présente des caractéristiques qui conditionnent le développement du terrain, mentionnons la présence des infrastructures du métro Rosemont, la boucle de virage des autobus, les habitations existantes, les rues qui se butent sur le site, les voies ferrées et le réseau vert ainsi que le bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont.

Le site est relativement plat et devra faire l'objet d'une décontamination. Le niveau du roc est près du sol. Il se situe entre 1,5 et 3 mètres sous la couche de dépôts meubles.

### Le métro Rosemont

La présence de la station de métro Rosemont est un atout important pour le site ; tout nouveau projet de développement sera situé à une très courte distance de marche de cette infrastructure de transport. Plus de 18 000 personnes entrent ou sortent quotidiennement par cette station de métro contribuant ainsi à dynamiser le secteur.

Le site de l'édicule du métro est entouré par la rue Saint-Denis et le boulevard Rosemont ainsi que par la boucle de virage des autobus. Sur l'emplacement, on trouve un marché public, ouvert durant la saison estivale, quelques supports à vélo ainsi qu'une aire de stationnement. Six unités de stationnement sont présentement réservées à l'entreprise de partage de voitures Commun'auto.

La construction au-dessus du métro est possible en respectant certaines contraintes liées à la présence de ces infrastructures. Le plan ci-joint illustre :

- en jaune, les endroits où les constructions devront être en porte-à-faux étant donné que la capacité portante des sols est faible en raison de la présence du métro ;

- en rouge, les emplacements où la limitation des charges est d'environ 500 lbs/pi<sup>2</sup> ce qui correspond environ à la charge d'une construction de 3 étages ;
- et en vert, les emplacements où la limitation des charges est de 10 000 lbs/pi<sup>2</sup> ce qui ne constitue pas une contrainte réelle de construction.



### Le réseau vert

Le site est adjacent à la voie cyclable du réseau vert qui longe les voies ferrées du CP de la rue Masson à la rue Beaubien. La Ville propose de prolonger cette voie cyclable vers le nord et le sud de la Ville pour rejoindre le fleuve et la rivière des Prairies. Un autre lien est aussi à l'étude visant à relier le réseau vert actuel au futur campus Outremont de l'université de Montréal.

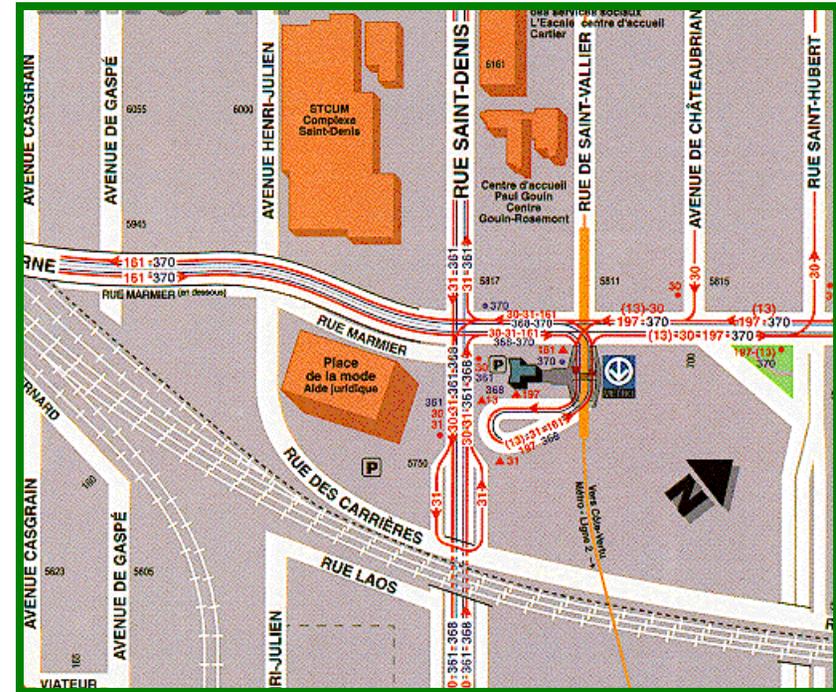


La Ville favorise la complémentarité des réseaux cyclables et de transport collectif en facilitant un transfert modal par des aménagements de qualité et adaptés aux besoins des cyclistes. Ainsi, la station de métro Rosemont, caractérisée par son rôle d'entrée devrait comprendre des aires de stationnement de vélo et un lien pourrait être prévu sur le site entre le réseau vert et le métro.

### Les circuits d'autobus

Le site des ateliers municipaux Rosemont est bien desservi par les services de transport en commun de la Société de transport de Montréal (STM). En effet, en plus de la station de métro de Rosemont, située sur la ligne orange du réseau de métro, 7 lignes d'autobus desservent le site. 4 lignes entrent dans la boucle alors que 2 autres lignes circulent sur la rue Saint-Denis et une autre sur

le boulevard Rosemont. En semaine, à l'heure de pointe, une quarantaine d'autobus entrent et ressortent de la boucle.



Selon les intervenants de la STM, le déplacement de la boucle d'autobus hors du site n'est pas envisageable et son maintien sur le site est essentiel au bon fonctionnement du transport en commun dans le secteur. La présence de la boucle d'autobus est donc une contrainte à considérer lors du développement du site, principalement en ce qui concerne :

- la construction au-dessus de la station de métro qui devra prendre en compte la circulation importante d'autobus sur la boucle et les impacts qui y sont associés (odeurs, bruit) ;
- le prolongement de la rue De Saint-Vallier qui n'est pas souhaitable étant donné les conflits possibles entre les automobiles, les piétons et les autobus ;
- les déplacements piétons vers l'édicule de métro qui devront être planifiés en vue d'assurer leur sécurité malgré la présence importante d'autobus.



Le boulevard Rosemont fait partie du Réseau prioritaire montréalais de la STM. Sur ces voies de circulation, la STM envisage de faciliter la circulation des autobus par des mesures telles que la gestion des feux de circulation (feux prioritaires pour les autobus), l'allongement des zones d'arrêt d'autobus et une politique d'application du règlement sur le stationnement.

### La circulation et le camionnage

Le réseau routier entourant le site est une composante urbaine majeure assurant le déplacement des personnes et des marchandises tout en s'intégrant au secteur.

Le site est entouré principalement d'axes de circulation importants tels que le boulevard Rosemont et les rues Saint-Denis et Saint-Hubert. Le boulevard Rosemont et la rue Saint-Denis font partie du réseau artériel de Montréal et comportent 3 voies de circulation dans chaque direction à proximité du site des ateliers municipaux. L'avenue De Chateaubriand et la rue Saint-Hubert sont identifiées comme des collectrices alors que les rues De Saint-Vallier et des Carrières sont des voies locales de circulation.

Le site des ateliers municipaux est traversé par une bretelle qui relie l'avenue De Chateaubriand à la rue Saint-Hubert. À l'heure de pointe du matin, il y a près de 1 000 véhicules/heure qui circulent sur ce tronçon de rue. La configuration actuelle de la bretelle assure une circulation rapide. Les conditions pour les piétons peuvent être dangereuses à cette intersection. La circulation des camions est autorisée en tout temps sur le boulevard Rosemont et les rues Saint-Hubert et des Carrières. Le camionnage est cependant interdit sur la rue Saint-Denis.

### Les voies ferrées et le trafic ferroviaire

Le site des ateliers municipaux est séparé des voies ferrées du Canadien-Pacifique (CP) par la piste cyclable du réseau vert ainsi que par la rue des Carrières.

Selon le CP, une cinquantaine de convois par semaine empruntent actuellement les voies ferrées. Les convois circulent le jour et la nuit. Ces trains de marchandises sont composés d'un maximum de 120 wagons de conteneur. Ils sont mus par des locomotives équipées de groupes diesels. Un convoi de cette taille circule à environ 15 km/heure. La durée de son passage devant les ateliers municipaux

est d'environ une dizaine de minutes. Depuis 2002, il y a eu une augmentation annuelle de 5 % du nombre de convois qui emprunte ces voies ferrées. Le nombre de convois pourrait augmenter au cours des prochaines années selon l'augmentation du volume des activités du port de Montréal et la popularité du transport par rail.



Selon le CP, avec la faible vitesse des convois et le mode de gestion du trafic mis en œuvre sur ce tronçon de la ligne, la probabilité d'occurrence d'un accident ferroviaire est très faible.

### **Le 700, boulevard Rosemont**

Construit en 3 phases entre 1931 et 1958, ce bâtiment de style Art déco est un témoin essentiel de l'effort de la Ville de Montréal pour surmonter la crise des années 1930, et de l'intérêt de la Ville à structurer des services publics.

Une étude patrimoniale a recommandé le maintien de l'édifice qui a été érigé dans une période d'austérité et qui a connu un développement progressif et rationnel.

Des détails intéressants sont à relever. Mentionnons en particulier les quatre entrées, incluant perron, porte et marquise, qui sont marquées des inscriptions bilingues suivantes : *comptabilité*, *construction*, *achats/ventes*, *chantier municipal*, révèlent ainsi l'histoire et en quelque sorte le rôle de l'édifice dans la ville.



### LES OBJECTIFS ET PRINCIPES QUI ONT GUIDÉ L'AMÉNAGEMENT DU SITE

Cette partie du document présente les objectifs du Plan d'urbanisme, les principes liés au développement durable qui ont guidé l'aménagement du site ainsi que les objectifs de la stratégie d'inclusion des logements abordables de la Ville.

#### Les objectifs du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme de Montréal identifie les abords des voies ferrées du CP parmi les secteurs de planification détaillée, dont les enjeux touchent l'ensemble de la ville. Aussi, l'arrondissement a identifié les ateliers municipaux comme un secteur de planification détaillée de portée locale dont les orientations générales sont les suivantes :

1. accroître l'offre de logements dans l'arrondissement ;
2. atténuer le déficit du secteur ouest de l'arrondissement en parcs, espaces publics et équipements civiques ;
3. exploiter le plein potentiel de la station de métro Rosemont ;
4. accroître le dynamisme commercial du tronçon de la rue Saint-Hubert, situé au sud la rue de Bellechasse et celui du boulevard Rosemont, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Denis ;
5. désenclaver le site en le reliant à la trame des rues avoisinantes.

Le site est adjacent au secteur Bellechasse qui a été considéré pour l'implantation du CHUM. Ce secteur accueille essentiellement des activités municipales et industrielles dans un environnement déstructuré surtout à cause du passage du viaduc et des terrains vacants ou sous-utilisés. Sa localisation entre deux axes nord-sud importants, la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent, combinée à sa proximité du métro Rosemont, permet d'envisager une intensification et une diversification des activités, ce qui pourrait contribuer de façon importante à la revitalisation de cette partie de l'arrondissement en complémentarité avec le secteur des ateliers municipaux.



#### Les principes liés au développement durable

Le développement du site des ateliers municipaux Rosemont devra s'inspirer des principes de développement durable<sup>1</sup>. Les objectifs poursuivis découlent des orientations du chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme et du Plan stratégique de développement

<sup>1</sup> Le plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise définit le concept de développement durable en référant au rapport de 1987 de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Bruntland) intitulé «Notre avenir à tous : Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre aux leurs. Le développement durable suppose un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable tout en reposant sur une nouvelle forme de gouvernance qui encourage la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société au processus de décision».

durable adopté par la Ville de Montréal en 2005. Ainsi, le projet proposé intègre les principes suivants :

- le concept d'aménagement doit viser une forme urbaine plus compacte et encourager la diversité des activités urbaines ;
- la densification doit être recherchée dans l'ensemble du site et surtout à proximité immédiate de la station de métro, le long du parcours préférentiel d'autobus comme le boulevard Rosemont et le long d'un axe important du réseau cyclable montréalais, de manière à encourager le recours à des modes de transports alternatifs à l'automobile ;
- la grille de rues doit présenter de courtes distances avec un aménagement du domaine public conçu pour le confort du piéton, toujours pour réduire la circulation automobile sur le site et favoriser les déplacements piétons sécuritaires ;
- les bâtiments qui seront réalisés sur le site, tant publics que privés, devront viser l'atteinte des normes reconnues d'efficacité énergétique, dans une perspective de réduction des gaz à effet de serre. Dans le cas des bâtiments résidentiels, l'atteinte de cet objectif devra être conciliée avec les objectifs d'abordabilité<sup>2</sup> ;
- les projets réalisés sur le site, tant publics que privés, devront tenir compte de l'objectif qui vise à réduire la quantité de matières résiduelles produites et destinées à l'enfouissement ;
- la place accordée à la végétation sur le site devra contribuer à réduire les îlots de chaleur. Il s'agit de maximiser la superficie verte sur le site.

<sup>2</sup> L'inclusion de logements abordables s'inscrit dans une perspective de développement durable puisque, par définition, celui-ci doit être socialement équitable.

### La stratégie d'inclusion de logements abordables pour les nouveaux projets résidentiels

Compte tenu de la taille du projet et du fait qu'il s'agit de la mise en valeur d'un terrain municipal, la *stratégie d'inclusion* adoptée par la Ville en août 2005, prévoit qu'au moins 30 % des logements construits sur le site soient abordables, plus spécifiquement, 15 % de logements abordables et 15 % de logements pour des clientèles particulières, dans le cadre de coopératives d'habitation ou de projets gérés par des organismes à but non lucratif ou publics.



Sur le site et dans le quartier, une mixité sociale est recherchée afin d'offrir une variété de produits résidentiels. Ce concept implique la cohabitation de ménages dont l'âge, la composition, l'origine ethnique et le niveau de revenu sont diversifiés. Pour atteindre cette mixité, le développement du site doit s'inscrire dans une démarche de planification plus large qui comprend, entre autres, le secteur

Bellechasse qui pourrait offrir à plus long terme des potentiels de développement résidentiel.

Compte tenu du profil socio-économique de la population, il est proposé qu'au moins la moitié des nouveaux logements soit réservé pour des projets pris en charge par des coopératives d'habitation ou des organismes à but non lucratif, pour lesquels la demande est forte dans le quartier. Une diversité de clientèles trouvera place sur le site, soit des familles avec enfants, des ménages sans enfants, des personnes seules et des personnes âgées.

Sur le site des ateliers municipaux, il est favorisé que les projets résidentiels soient pris en charge par les résidents afin de créer un sentiment d'appartenance au quartier et d'assurer la création d'un milieu vivant et sécuritaire. Les résidents pourront gérer et entretenir les bâtiments ainsi que concevoir les aménagements selon leurs besoins.

En ce qui touche les portions du terrain vendues au secteur privé par voie d'appel de propositions, il y aura une cible à atteindre en termes de construction de logements abordables surtout pour les accédants à la propriété. On vise notamment que 50 % du nombre total des logements privés à construire soient destinés aux accédants à la propriété. Finalement, étant donné la priorité accordée par l'arrondissement aux mesures favorisant les ménages familiaux, il est proposé que 15 % des logements privés soient destinés à des familles, donc des logements de 3 chambres à coucher ou plus.



### LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

Le projet d'aménagement a été élaboré en tenant compte des caractéristiques du site dans son quartier, des objectifs du Plan d'urbanisme, de la stratégie d'inclusion des logements abordables et des principes liés au développement durable.

Cette partie du document présente le concept d'aménagement qui énonce les principes d'organisation du site en fonction de la mixité d'usages recherchée ainsi que le plan d'aménagement qui guidera le développement du site.

#### Le concept d'aménagement

Le concept d'aménagement repose sur une stratégie de développement durable qui prend le parti de favoriser la circulation piétonne et la création d'espaces verts sur l'ensemble du site. Il prend en compte la volonté de construire de 400 à 500 logements ainsi que d'implanter des commerces et des services sur le boulevard Rosemont. Il a été travaillé en favorisant :

- la conservation du bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont ;
- la préservation des arbres situés à l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard Rosemont ;
- la poursuite de la trame des rues du quartier avoisinant.

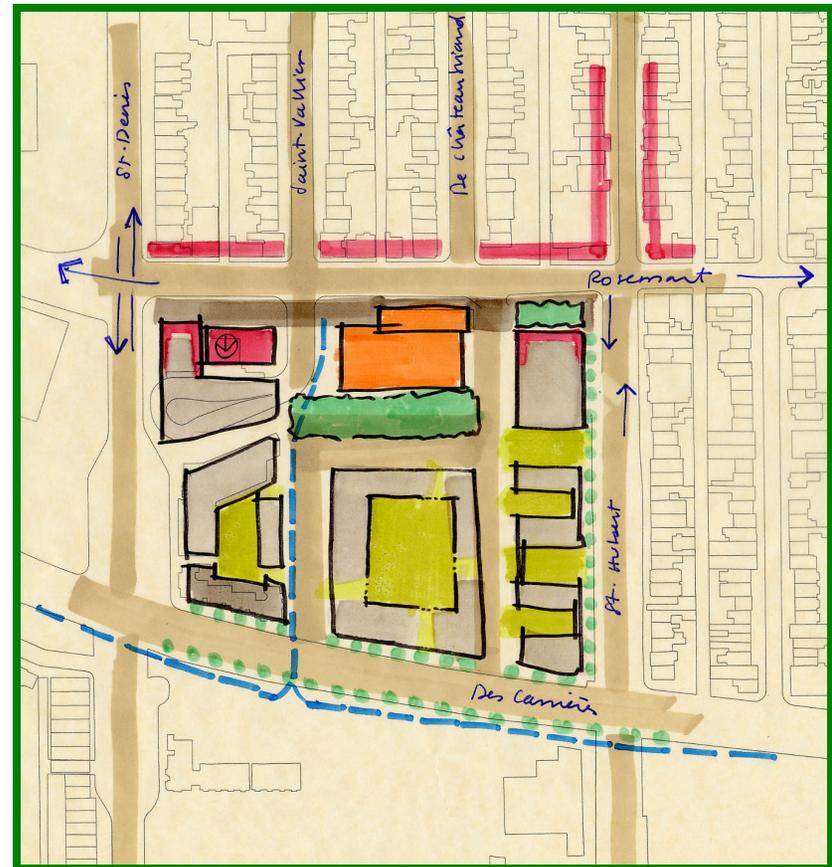
Deux gestes majeurs définissent le concept : d'abord l'implantation de la grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant, puis, la création d'un front civique sur le boulevard Rosemont.

L'organisation du site respecte la trame de rue orthogonale du quartier. Il est proposé :

- de retirer la bretelle d'accès à la rue Saint-Hubert et de donner la priorité aux piétons ;
- de prolonger l'avenue De Chateaubriand jusqu'à la rue des Carrières. Celle-ci serait légèrement désaxée vers l'est et

cela afin de respecter l'implantation du bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont ;

- de créer une rue dans le prolongement de la rue De Saint-Vallier au sud de la boucle d'autobus jusqu'à la rue des Carrières. Celle-ci ne peut se poursuivre jusqu'au boulevard Rosemont en raison de la présence de la boucle d'autobus.



L'établissement de cette grille de rues entraîne la création de 5 îlots de dimensions et de formes variées. À l'intérieur de ces îlots, des espaces verts et des espaces libres sont répartis sur le site. Ceux-ci ont été planifiés en vue d'être accessibles aux futurs résidents et à la population de la Petite-Patrie. Ces espaces seront aussi reliés entre eux par des liens piétons. Le concept propose l'aménagement de cheminements piétons sécuritaires et de liens cyclables entre le réseau vert et la station de métro.

Le concept d'aménagement propose la création d'un front à caractère piétonnier sur le boulevard Rosemont mis en forme par l'aménagement d'une esplanade. D'une largeur généreuse pour les piétons, l'esplanade fait figure de parvis au métro Rosemont ; elle s'étend vers la rue Saint-Hubert et se termine par un petit parc de coin, planté d'arbres matures. Cet espace public encadre au passage l'édifice Art déco du 700, boulevard Rosemont, qui joue le rôle de façade de l'ensemble du site et de témoin de son histoire.

Enfin, le principe observé en ce qui concerne le stationnement est en accord avec celui du développement durable à savoir que le stationnement pour voitures serait minimisé à l'extérieur. Des stationnements pour vélo seraient favorisés pour l'ensemble du site.

### Le plan d'aménagement

Le cadre réglementaire élaboré pour la mise en valeur du site définit les grands paramètres en termes d'usages, de construction et d'aménagement que devront respecter les projets qui seront réalisés sur le site. Deux exemples de projets, conformes à ces paramètres, sont présentés dans le texte qui suit. Deux exemples de plan d'aménagement conformes à ces paramètres ont été élaborés et sont joints au présent document. Le texte qui suit en fait la description îlot par îlot.



Tel qu'illustré sur le plan, il est proposé une variété de typologies résidentielles où chacun des îlots présente des particularités : les deux îlots le long de la rue Saint-Hubert sont destinés à être vendu au secteur privé par voie d'appel de propositions. La moitié du nombre total des logements sur ces deux îlots devra être offerte à des prix rendant les unités abordables pour des accédants à la propriété. Les clientèles sont variées mais une proportion des logements devrait être conçue pour les familles.

### L'habitation

#### ■ l'îlot Saint-Denis nord (station de métro)

l'îlot de la station de métro comprend un bâtiment mixte d'une hauteur de 6 et de 10 étages. Il permet d'intégrer l'édicule du métro de même qu'une partie de la boucle de virage d'autobus. L'alignement de construction du bâtiment, en retrait du boulevard Rosemont, permet d'accueillir un

marché public et des espaces libres pour la clientèle du transport en commun. Les étages inférieurs du bâtiment sont occupés à des fins commerciales. Les niveaux supérieurs au rez-de-chaussée pourraient comprendre environ 110 logements pour des petits ménages, des personnes seules ou des personnes âgées. Le stationnement serait aménagé à l'intérieur du bâtiment. Cet emplacement pourrait recevoir un projet pris en charge par une coopérative d'habitation, un organisme à but non lucratif ou un organisme d'habitation parapublic.

- **l'îlot Saint-Denis sud (partie à construire)**

l'îlot où sont déjà érigés les bâtiments de l'OMHM pourrait recevoir une quinzaine de logements pour familles dans des bâtiments de 3 ou 4 étages, qui seraient pris en charge par une coopérative d'habitation, un organisme à but non lucratif ou un organisme d'habitation parapublic. Des cheminements piétons sont aménagés pour relier la rue Saint-Denis et le prolongement de la rue De Saint-Vallier.

- **l'îlot central sud**

l'îlot central sud est formé d'un agencement de plex ou de bâtiments multifamiliaux de 3 à 4 étages pour loger des familles. L'exemple 1 illustre un aménagement avec un front de plex construits en continu sur la rue des Carrières et 3 bâtiments multifamiliaux de 4 étages devant le parc ; cette implantation permet la construction d'environ 110 logements. L'exemple 2 propose 3 bâtiments multifamiliaux en front sur la rue des Carrières et deux bâtiments multifamiliaux plus volumineux du côté du parc. Cette proposition permet la construction d'environ 125 logements. Quelques unités de stationnement seraient dissimulées sous dalle ou aménagées à l'extérieur. Un espace libre central est aménagé pour l'agrément des riverains. Cet îlot pourrait recevoir les projets pris en charge par des coopératives d'habitation ou des organismes à but non lucratif.

- **l'îlot Saint-Hubert nord**

la partie d'îlot située à l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard Rosemont comporte un bâtiment de 8 étages de type bâtiments multifamiliaux. Il est souhaité que le rez-de-chaussée soit occupé par des commerces ou des services donnant sur le boulevard Rosemont et que les étages supérieurs soient réservés à de l'habitation. Les deux exemples présentent des constructions de volumétries légèrement différentes. Le plan de l'exemple 2 illustre un bâtiment avec un dégagement plus important des étages supérieurs du côté de l'avenue De Chateaubriand qui permet de construire environ 120 logements. Le plan de l'exemple 1 prévoit environ 115 logements. Les unités de stationnement seraient aménagées à l'intérieur du bâtiment. Cet emplacement pourrait être en valeur par un constructeur privé suite à un appel de propositions par la Ville.



### ■ l'îlot Saint-Hubert sud

la partie sud de l'îlot en bordure de la rue Saint-Hubert présente des bâtiments de type bâtiments multifamiliaux dont la hauteur augmente progressivement de 4 à 7 étages vers la rue Saint-Hubert. L'exemple 1 illustre deux bâtiments en forme de «U» avec cour centrale. Sur le plan de l'exemple 2 sont dessinés deux bâtiments en forme de «L» aux extrémités et une «barre» au centre. Les deux propositions permettent l'aménagement d'environ 110 logements. Les clientèles visées sont variées mais une proportion des logements devrait être conçue pour les familles. Le stationnement serait à l'intérieur des bâtiments. Cet emplacement sera mis en valeur par un constructeur privé suite à un appel de propositions par la Ville.

### Le front public sur le boulevard Rosemont

Le projet d'aménagement propose une mixité d'activités commerciales et de services en bordure du boulevard Rosemont.

Le bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont serait conservé et il serait jumelé à un centre civique qui offrirait des services à la population. La programmation des activités du centre civique serait définie dans les prochaines années en fonction des besoins de la population et des potentiels qu'offre le site à proximité du métro. Des investissements importants devront être alloués à la mise aux normes du bâtiment actuel ainsi qu'à l'ajout d'un bâtiment abritant un centre civique. Dans une étape ultérieure, le projet de centre civique sera soumis au public.

La hauteur maximale du centre civique serait de 3 étages afin de respecter le gabarit du bâtiment situé au 700, boulevard Rosemont.

Il est proposé d'occuper le rez-de-chaussée du bâtiment situé à l'intersection de la rue Saint-Hubert par des commerces et des services, alors que le bâtiment sur le site du métro comprendra des bureaux, des commerces et du logement. Le petit marché public

situé sur le parvis de la station de métro serait maintenu étant donné son apport positif pour animer la place.



Des espaces libres seraient aménagés aux abords de l'édifice du métro de façon à répondre aux besoins des piétons, des cyclistes et des utilisateurs du transport en commun.

Le parvis du métro qui sera relié au site des ateliers municipaux et au quartier sera un lieu d'animation urbaine sur lequel des installations pour les piétons et les cyclistes seront privilégiées. Des solutions innovatrices afin d'encourager l'utilisation du vélo comme des services pour les cyclistes (douches, stationnement, réparation de vélo, etc) et la location de vélos sur le site seraient encouragées. Autour de la station de métro, un nombre important de supports à vélo devrait être prévu.

### Des espaces verts et des espaces libres

Les espaces verts et les espaces libres du site sont identifiés comme des pièces urbaines ayant un lien entre elles. Les espaces qui bordent les rues ont un rôle public et les cours ceinturées d'habitation sont destinées aux résidents.

Ainsi, le centre quasi-géométrique du site est occupé par un parc en lien avec le métro et bordé par le centre civique et la rue est-ouest. Avec tous les attributs d'un parc de quartier constitué d'espaces de jeux et d'espaces plantés, il pourra être conçu comme une pièce intérieure au site mais accessible à la population de la Petite-Patrie.



Le petit parc rectangulaire au coin nord-est du site est garni d'arbres matures existants. Il sert de lien avec la rue commerçante Saint-Hubert tout en constituant un parvis pour l'édifice qui y sera construit.

Les coeurs d'îlots sont des espaces accessibles aux riverains. Le raffinement de chacun de ces espaces dépendra de la forme du bâti au pourtour. Le projet d'aménagement suggère de créer un réseau de grandes cours intérieures reliées aux rues par des chemins de promenade.

La présence du mur du viaduc de la rue Saint-Hubert exige un dégagement de 7 mètres le long du mur, qui fera l'objet d'un aménagement paysager. Sur l'ensemble du site, les trottoirs seront bordés d'arbres.

Afin de créer un lien entre le réseau vert, le centre civique et la station de métro, une piste cyclable serait aménagée sur le site.

Le plan qui suit présente la typologie des espaces libres; il identifie les espaces public et privé selon leur aménagement et leur destination.



### LA MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du projet d'aménagement se fera par des mesures d'ordre réglementaire, par des investissements publics, par des attributions financières dans le cadre des programmes gouvernementaux au logement social, communautaire et abordable ainsi que par la construction de certaines parties du site par des promoteurs privés.

Cette partie du document présente le projet de règlement qui encadrera le développement du site ainsi qu'un échancier préliminaire des prochaines étapes.

### Le projet de règlement

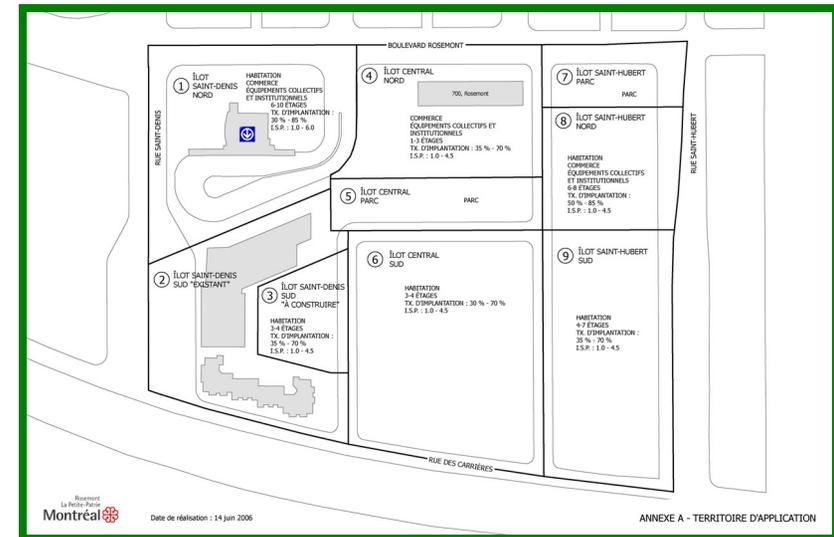
Le projet de règlement qui encadre le développement du site traduit les objectifs d'aménagement du site des ateliers municipaux. Le projet de règlement oriente le développement de chacun des îlots en fonction de la trame de rue proposée et des espaces publics réservés à des fins de parc et d'équipement civique. Il encadre l'aménagement du site tout en laissant une souplesse quant à la gamme des usages permis sur certains emplacements, à la hauteur et à l'implantation des bâtiments et à l'expression architecturale des immeubles à construire.

Le règlement comprend d'une part, des dispositions normatives identifiant les usages autorisés sur les différentes parties du site et les paramètres de construction telle que la hauteur en étage, le taux d'implantation, l'indice de superficie de plancher et les exigences en termes de stationnement. Le règlement comprend aussi des critères qualitatifs permettant d'évaluer les projets de constructions et d'aménagement qui seront soumis et qui porteront sur la qualité d'ensemble des constructions, l'alignement de construction, l'aménagement paysager, etc.

Les normes de zonage proposées sont regroupées par emplacement. La numérotation des emplacements est identifiée au plan ci-dessous.

### L'emplacement 1 – Îlot Saint-Denis nord

Sur le site du métro, il serait autorisé un bâtiment pouvant regrouper plusieurs usages notamment du commerce et des services aux trois premiers niveaux et de l'habitation aux étages supérieurs au rez-de-chaussée. La hauteur des bâtiments pourraient varier entre 6 et 10 étages en respectant les contraintes et potentiels du site.



Les unités de stationnement devraient être fournies à l'intérieur du bâtiment; pour la partie résidentielle, un minimum d'une case de stationnement par groupe de 6 logements est exigé. Le règlement prévoit un recul suffisant en bordure du boulevard Rosemont afin de préserver le parvis de la station de métro. La vente et l'étalage extérieurs de fruits, de légumes et de fleurs seraient autorisés.

### **L'emplacement 2 - Îlot Saint-Denis sud, bâtiments de l'OMHM existants**

Les normes du projet de règlement respectent les constructions existantes sur le site. Cet emplacement fait déjà l'objet d'un règlement particulier.

### **L'emplacement 3 – Îlot Saint-Denis sud, à construire**

Sur ce site, seraient autorisés des bâtiments d'habitations de 3 à 4 étages ; aucune unité de stationnement n'est requise. Le règlement prévoit l'aménagement d'un cheminement piéton pour relier la rue Saint-Denis avec le prolongement de la rue De Saint-Vallier.

### **L'emplacement 4 – Îlot central nord – 700, boulevard Rosemont**

Sur le site du 700, boulevard Rosemont, il est autorisé un centre civique ainsi que des commerces de détail et de services de voisinage. La hauteur maximale d'un bâtiment est limitée à 3 étages. Les unités de stationnement devraient être aménagées à l'intérieur du bâtiment. Des critères sont prévus pour la conservation, la restauration et la modification du 700, boulevard Rosemont.

### **Les emplacements 5 et 7 – Les parcs**

Sur ces emplacements, seuls les usages «parc, place et square» sont autorisés.

### **L'emplacement 6 - Îlot central sud**

Sur cet emplacement, il serait autorisé des habitations de 3 à 4 étages. Une unité de stationnement est exigée pour chaque groupe de 4 logements. L'implantation des bâtiments doit permettre l'aménagement d'un espace libre central accessible aux riverains. Des critères sont prévus pour tenir compte du bruit provenant de la circulation des trains.

### **L'emplacement 8 - Îlot situé à l'intersection du boulevard Rosemont et de la rue Saint-Hubert**

Sur cet emplacement, il serait autorisé des activités commerciales et de services, au rez-de-chaussée et de l'habitation aux étages. La hauteur du bâtiment pourrait être de 6 à 8 étages. Une unité de

stationnement est exigée pour chaque groupe de 2 logements. Les unités de stationnement devraient être aménagées à l'intérieur du bâtiment.

### **L'emplacement 9 - Îlot longeant la rue Saint-Hubert au sud**

Sur cet emplacement, il serait autorisé des habitations de 4 à 7 étages. Une unité de stationnement est exigée pour chaque groupe de 2 logements. Les unités de stationnement devraient être aménagées à l'intérieur du bâtiment.

### L'échéancier préliminaire

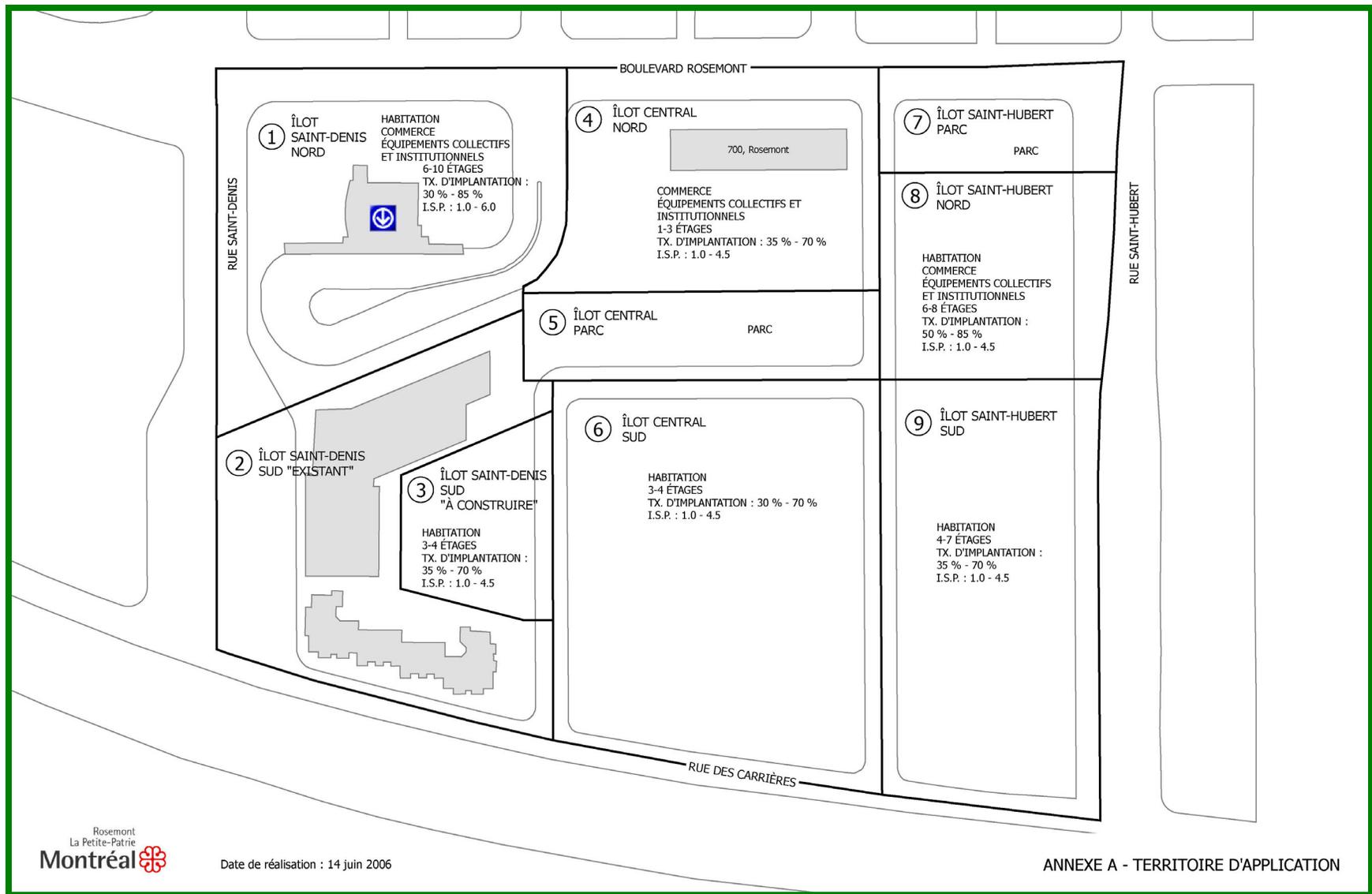
Le tableau qui suit présente l'échéancier des principales étapes nécessaires à la planification du site et à l'adoption du cadre réglementaire.

<i>Démolition des bâtiments et travaux de décontamination des sols</i>	<i>Automne 2005 Hiver 2007</i>
Présentation du projet au CCU	Avril – mai 2006
Présentation au CAU	Avril – mai 2006
Conseil d'arrondissement	19 juin 2006
Conseil de Ville, avis de motion et adoption du projet de règlement	28 août 2006
Assemblée publique de consultation tenue par l'Office de consultation sur le projet de Règlement en vertu de la charte	Septembre 2006
Production du rapport de l'Office de consultation	Octobre 2006
Adoption par le conseil de Ville du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme et du Règlement en vertu de la charte	27 novembre 2006
Appel de proposition auprès des constructeurs privés (concours d'architecture), confection des plans et devis pour la construction d'infrastructures et appel d'offres	Hiver 2007
<b>Mise en chantier des premiers logements</b>	Été – Automne 2007

### Des Informations supplémentaires sur le projet

Pour obtenir des informations supplémentaires sur le projet vous pouvez contacter la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Rosemont — La Petite-Patrie au numéro de téléphone suivant : 868-3898.

# Mise en valeur du site des ateliers municipaux Rosemont







### Références

Altus Helyar, **Consultation immobilière, Redéveloppement ateliers municipaux Rosemont, composante résidentielle privée**, 15 novembre 2005.

Beaupré et Michaud, architectes, **Étude sur l'intérêt patrimonial et l'état physique du 700, boulevard Rosemont**, Mars 2005.

Convercity, **Ateliers municipaux Rosemont, Étude d'opportunité et de potentiel de développement commercial**. Rapport final. 10 janvier 2006.

Corporation de développement économique communautaire Rosemont - Petite-Patrie. Groupe Cardinal Hardy/Desnoyers Mercure et Associés, **Les secteurs sensibles de la voie ferrée : étude de potentiel de développement**, 15 décembre 2000.

Genivar, **Étude d'impact sur la circulation, Ateliers municipaux Rosemont**, Rapport final, janvier 2006.

Groupement SNC-Lavalin et partenaires. **Aspects environnementaux relatifs à l'implantation du CHUM**, Janvier 2002.

Institut national de la recherche scientifique **La mixité sociale en habitation**, Mai 2002.

Schème, architecture et aménagement, **Mise en valeur du site des ateliers municipaux de Rosemont**, Rapport final, Mars 2006.

Ville de Montréal, Arrondissement de Rosemont — La Petite-Patrie, Direction culture, sports, loisirs et développement social, **Complément d'analyse de besoins, Installations sportives et culturelles du district Saint-Édouard, Résumé**, Avril 2006.

Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, **Habiter Montréal, Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels**, Août 2005.

Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division analyse et marketing, **Profil en bref, District électoral de Saint-Édouard**, 2006.

Mise en valeur du site des ateliers municipaux Rosemont

---

