



DOCUMENT D'INFORMATION

Consultation en amont sur le Secteur Saint-Ferdinand

18 mai 2021
Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
Arrondissement du Sud-Ouest

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

2. TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT

Présentation du secteur

Relations du secteur à son environnement

Contexte historique et urbanistique

Faits saillants du profil sociodémographique du quartier Saint-Henri (2016)

3. ENJEUX

Densification du territoire et la transition écologique

Abordabilité du logement

Développement à proximité des voies ferrées

4. CONTRAINTES ET POTENTIELS

5. PROJET CONNEXE

Réflexions sur l'avenir de l'aménagement de la place Saint-Henri

6. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

Définir ensemble la vision de développement du secteur

Assurer l'acceptabilité sociale de ce développement

Réaliser un développement exemplaire inscrit dans la transition écologique

7. OBJETS DE LA CONSULTATION

8. ÉCHÉANCIER

9. ANNEXE 1 - NOTIONS UTILES

Densité et hauteur

Taux d'implantation au sol

10. ANNEXE 2 - CADRE RÉGLEMENTAIRE

Annexe - Plan d'urbanisme

Annexe - Règlements d'urbanisme

1. INTRODUCTION

En décembre 2020, la Ville de Montréal s'est dotée d'une vision pour les dix prochaines années; *Montréal 2030*. Cette vision se veut un outil pour répondre aux défis qui se posent pour la ville, aujourd'hui comme demain. Cette vision se résume en quatre grandes orientations :

- l'accélération de la transition écologique;
- le renforcement de la solidarité, de l'équité ainsi que de l'inclusion;
- une meilleure démocratie et participation citoyenne;
- une stimulation de l'innovation et de la créativité.

En parallèle, la Ville de Montréal adoptait le Plan climat Montréal ayant comme objectif la carboneutralité d'ici 2050. Celui-ci contient 46 mesures qui traceront la voie vers cet objectif pour faire de Montréal une ville résiliente, inclusive et carboneutre.

C'est dans ce contexte, et devant l'intérêt de certains propriétaires fonciers pour le développement de leur terrain, que l'arrondissement du Sud-Ouest fait appel à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour mener une consultation publique dite « en amont », dont l'objectif est d'élaborer des lignes directrices pour encadrer le développement du secteur Saint-Ferdinand. Situé dans le quartier Saint-Henri, au croisement des rues Saint-Ambroise et Saint-Ferdinand, Notre-Dame Ouest et de l'emprise ferroviaire du Canadien National (CN), ce secteur est actuellement occupé par de grandes propriétés sous-utilisées présentant un potentiel de consolidation à vocation résidentielle et d'emplois à proximité de la station Place Saint-Henri et du canal de Lachine.

Dans le cadre de la consultation menée par l'OCPM en amont de tout développement, les citoyens concernés pourront se faire entendre et participer activement aux échanges sur des sujets comme les usages, les hauteurs, la mobilité, les espaces verts, l'abordabilité et la typologie de logements, les équipements publics et services nécessaires ainsi que la sécurité ferroviaire.

Le document qui suit présente le territoire à l'étude à travers son contexte historique, sociodémographique et géographique. Un certain nombre d'enjeux sont énoncés ainsi que plusieurs contraintes et potentiels. Un projet connexe au secteur est également présenté. Enfin, les objectifs et les objets de la consultation y sont exprimés plus en détail, ainsi que l'échéancier dans lequel s'inscrit la démarche. Quelques notions utiles et la réglementation d'urbanisme actuellement en vigueur pour la zone à l'étude sont disponibles en annexe.

2. TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT



Figure 1: Plan de localisation du secteur Saint-Ferdinand. 2020. © Google Earth

Présentation du secteur

Le secteur est délimité par les rues Notre-Dame Ouest, Saint-Ferdinand, Saint-Ambroise et l'emprise du Canadien National (CN). Le territoire, d'une superficie d'environ 54 720 m² est occupé par de grandes propriétés offrant un potentiel de développement ou de consolidation à des fins résidentielles ou d'emploi (voir figure 1).

- 257, rue Saint-Ferdinand : Situé à l'angle des rues Notre-Dame Ouest et Saint-Ferdinand, ce terrain est majoritairement situé à l'arrière des propriétés résidentielles ayant front sur la rue Saint-Ferdinand (voir figures 2 et 3 de la page suivante) et se déploie jusqu'au parc Louis-Cyr et l'emprise ferroviaire du CN. Cette propriété, d'une superficie d'environ 23 000 m² est en grande partie vacante. Toutefois, certaines parties sont occupées par des activités commerciales (garage et bureaux) ou par de l'entreposage extérieur. Ce terrain était autrefois occupé par des activités ferroviaires et plus récemment par des activités de brocante ou d'entreposage. Ce terrain présente un fort potentiel de développement à des fins résidentielles qui, pour se réaliser, nécessite la construction de nouvelles infrastructures municipales. Cette propriété est également visée par un droit de préemption aux fins de logement social.
- 4035, rue Saint-Ambroise : Situé à l'angle des rues Saint-Ambroise et Saint-Ferdinand, ce terrain est occupé par des activités commerciales et industrielles. On y retrouve également de grands stationnements de surface. Sa superficie est d'environ 16 770 m². Cette propriété a toujours été occupée par une occupation industrielle ou commerciale, notamment par la Dominion Textile jusqu'en 1969 et un fabricant de jouets jusqu'en 1987. Par la suite, le bâtiment a servi à des fins d'entreposage et a accueilli l'usine de plastique Zohar. Plus récemment, les espaces d'entreposage ont été transformés en lofts commerciaux accueillant une multitude d'activités. Ce terrain présente un potentiel de consolidation à des fins d'emplois et, dans une plus faible proportion, résidentielles. Dans le cadre d'un redéveloppement de ce site, le réaménagement de la rue Louis-Cyr pourrait être envisagé.
- 3975, rue Saint-Ambroise : Situé à l'angle de la rue Saint-Ambroise et de l'emprise

ferroviaire, ce site accueille actuellement des activités commerciales de gros et d'entreposage (Aubut Distribution). Un stationnement de surface occupe la cour avant. Sa superficie est d'environ 4 100 m². Le dynamisme des activités commerciales présentes sur ce terrain ne laisse pas présager une intention de redéveloppement à court terme.

- Parc Louis-Cyr : Ce parc est un lieu qui accueille toutes sortes d'activités de loisir comme le soccer ou encore des parcs pour enfants (voir figures 4 et 5). On y retrouve aussi un module de jeux pour enfants et des jeux d'eau. Complètement à l'arrière, un espace est aussi réservé à un parc à chiens. La superficie du parc Louis-Cyr est d'environ 11 885 m².

Le contexte entourant le secteur est très hétérogène, du côté sud, le contexte est caractérisé par un cadre bâti résidentiel de petit gabarit composé de plex variant de deux à trois étages. À l'opposé, du côté nord, le secteur est enclavé par la présence de la voie ferrée du Canadien National (CN). À l'ouest du secteur se trouve l'ancien pôle civique de Saint-Henri qui accueille encore aujourd'hui quelques commerces de proximité, la caserne de pompiers, l'école secondaire et la piscine Saint-Henri, sans oublier la station de métro. Un peu plus à l'ouest, sur la rue Notre-Dame, se trouve aussi le CLSC de Saint-Henri. Dans la partie est, le cadre bâti industriel typique des abords du canal de Lachine domine. Le secteur est stratégiquement situé entre celui-ci et la station Place Saint-Henri.



Figures 2 et 3: Bâtiments résidentiels de 3 étages bordant la rue Saint-Ferdinand. 2021 © Arrondissement du Sud-Ouest



Figures 4 et 5: Entrée du parc Louis-Cyr (rue Saint-Ferdinand) et terrain de soccer. 2021. © Arrondissement du Sud-Ouest

Relations du secteur à son environnement



Figure 6: Plan de localisation des éléments constituant l'environnement périphérique du secteur. © Arr. du Sud-Ouest

1. Canal de Lachine

Le canal de Lachine est bordé d'une piste cyclable menant à plusieurs destinations comme le Marché Atwater. Il est accessible du 4 000, rue Saint-Ambroise (voir figure 7).

2. Place Saint-Henri (métro)

La station est à distance de marche (6 minutes) du parc Louis-Cyr (voir figure 7).

3. Parc Louis-Cyr

Ce parc comporte des modules pour enfants, un parc à chiens et un terrain de soccer.

4. Parc Jacques-Viger

Ce parc comporte des terrains de tennis et de basketball.

5. Secteur résidentiel consolidé

Ce secteur comporte différents types résidentiels comme des plex et des multiplex de 2 à 3 étages.

6. Anciens complexes industriels

Le 4000 et le 4035, rue Saint-Ambroise

accueillent des activités de bureaux, d'entreposage et de commerces de détail.

7. École Saint-Henri

Cette école polyvalente accueille des élèves du secondaire, âgés de 11 à 17 ans.

8. Épicerie et commerces de proximité

L'épicerie IGA et différentes activités en front de la rue Notre-Dame Ouest (restaurants, bureaux, cliniques) occupent cet îlot.

9. Terrain vacant

Ce terrain est en partie d'usage "équipements de transport et de communication et infrastructures" (voir Annexe 2 - Règlements d'urbanisme, point 3).

10. Emprise du Canadien National (CN)

Les convois de marchandises du CN peuvent passer à tout moment de la journée, 7 jours par semaine. Il n'y a que deux endroits où il est possible de le franchir (voir figure 7).

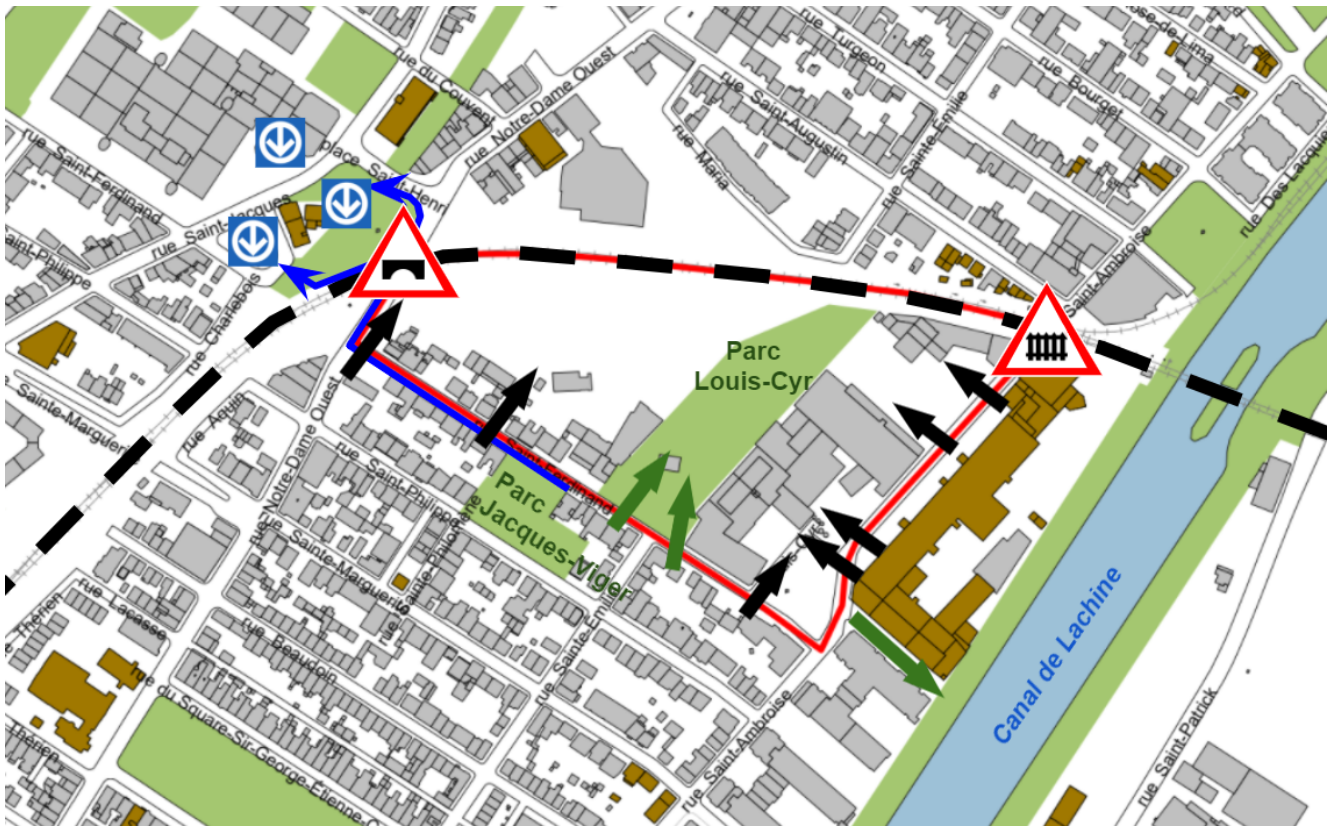


Figure 7: Plan des accès et barrières du secteur Saint-Ferdinand. 2021. © Arrondissement du Sud-Ouest

Contexte historique et urbanistique

Dans le territoire actuel de l'arrondissement du Sud-Ouest, la première moitié du 19^e siècle a été marquée par la formation du Village de Saint-Henri. C'est autour du chemin Upper-Lachine (voir figure 8) que les premières maisons se sont implantées. Ce chemin est la principale voie de transit vers Montréal à l'époque, car elle était plus éloignée du fleuve et protégée des inondations. En 1805, elle devient la première route à péage de la ville. Cela témoigne de son importance. En effet, à l'époque, les villages qui le bordaient étaient des plus importants, car ils accueillent beaucoup de commerces et d'industries. Le pouvoir hydraulique que le canal procure permettait à de nombreuses industries de s'y installer. Le secteur est alors devenu la plaque tournante des échanges entre le Haut et le Bas-Canada.



Figure 8: Plan des chemins de Lachine. Le chemin Côte-Saint-Paul, au Nord du canal de Lachine, représente le chemin Upper-Lachine. 1830. © James Wyld, BANQ

Les années de 1850 à 1900 ont été marquées par le développement des faubourgs. L'implantation du chemin de fer du Grand Tronc (plus tard nommé le Canadian National ou CN) a amené l'implantation des voies ferrées traversant le quartier Saint-Henri, d'est en ouest. Ces voies croisent aussi un embranchement à proximité de la jonction des rues Saint-Joseph (aujourd'hui Notre-Dame) et Upper-Lachine (aujourd'hui Saint-Jacques). L'établissement de ces infrastructures de transport a favorisé le développement des faubourgs résidentiels qui commençaient à émerger autour des industries locales (voir figure 9 de la page suivante). Ceux-ci naissaient sous l'action de quelques propriétaires qui subdivisaient leurs terres en lots à bâtir. On assistait alors au lotissement de deux trames de rues orthogonales tracées de part et d'autre de l'embranchement de la voie ferrée, de manière perpendiculaire au chemin Upper-Lachine. On remarque que le secteur qu'on appelle aujourd'hui Saint-Ferdinand était à l'époque occupé par un secteur industriel. Quelques parcelles étaient aussi déjà planifiées en bordure de la rue Saint-Ambroise (voir figure 9 de la page suivante).



Figure 9: Il y a présence d'urbanisation progressive à l'est des voies ferrées du Grand Tronc, marquée par les trames des rues orthogonales de part et d'autre de l'embranchement de la voie ferrée. 1879. © H.W.Hopkins, BANQ

La première moitié du 20e siècle marqua l'essor de la ville industrielle. Effectivement, l'aménagement de deux grandes gares de triage (la cour Glen du Canadien Pacifique CP et la cour Turcot du Canadien National CN) ont stimulé le lotissement de grandes parcelles en bordure du canal de Lachine et l'implantation d'ensembles industriels au coeur du quartier, souvent le long des grands axes ferroviaires. Cela a confirmé la vocation industrielle de Saint-Henri. Le quartier était alors totalement urbanisé et sa structure urbaine était bien définie (voir figure 10). Les plex ont alors fait leur apparition avec leurs escaliers extérieurs caractéristiques. À la même époque, la rue Saint-Ambroise s'est progressivement bordée de logements ouvriers, face au canal de Lachine. Le reste du secteur Saint-Ferdinand actuel était encore utilisé à des fins industrielles, notamment pour des activités ferroviaires (voir figure 10).



Figure 10: L'urbanisation est totale dans le quartier de Saint-Henri, autour des voies ferrées. 1914. © Chas. E. Goad, BANQ

Après 1950, c'est le moment où la métropole est en pleine transformation. Après la Seconde Guerre mondiale, la croissance du transport de marchandises par camions était en plein essor. L'échangeur Turcot (voir figure 11) fut même construit et praticable dès 1967. De plus, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent durant la seconde moitié des années 1950 a permis l'arrivée des navires de marchandises en zone plus centrale de Montréal. Ces deux aspects ont donc diminué l'importance du canal de Lachine et des voies ferrées qui le longent. Il a donc été désaffecté définitivement en 1970. En ce qui a trait aux voies ferrées, elles sont encore utilisées aujourd'hui et permettent l'acheminement de marchandises à travers le Canada et les États-Unis.



Figure 11: Construction de l'échangeur Turcot. 1967. © BAnQ

Source 1: Analyse paysagère des noyaux villageois St-Augustin et Ste-Marguerite par Atelier Christian Thiffault en collaboration avec Cécile Baird pour l'arrondissement du Sud-Ouest.

Source 2: Analyse historique publiée par la Ville de Montréal sur son site internet officiel; Histoire des chemins riverains - [Chemins de Lachine et du bord du Lac Saint-Louis](#).

Faits saillants du profil sociodémographique du quartier Saint-Henri (2016)

- La population est en forte croissance (+7,8% entre 2011 et 2016) et il y a une grande présence de jeunes adultes âgés de 25 à 39 ans (31,8% de la population, comparée à 24,6% à Montréal).
- Les familles monoparentales de Saint-Henri (46,8% de toutes les familles avec enfants) sont proportionnellement nettement plus nombreuses qu'à Montréal (34%).
- Le nombre de familles avec enfants s'est accru, mais faiblement (+2,5% entre 2011 et 2016).
- La proportion d'immigrants est toujours moins présente qu'à Montréal (25,1% comparé à 34,3%), bien que le nombre d'immigrants augmente plus rapidement que dans la métropole (+19,8% entre 2011 et 2016, pour l'arrondissement du Sud-Ouest, comparés à +6,1% pour la même année à Montréal).
- Le français est toujours la langue maternelle de la majorité dans le quartier de Saint-Henri (56%), mais l'augmentation du nombre d'anglophones s'accroît sensiblement (+15,3% entre 2011 et 2016).
- La proportion de personnes sans diplôme dans le quartier Saint-Henri est plus faible (14,8% de la population âgée de 15 ans et plus) que dans les autres quartiers. On remarque aussi que la proportion de diplômés universitaires est plus élevée (43,7%) que dans les autres quartiers de l'Arrondissement, à l'exception de Griffintown (66,3%).
- Le taux d'emploi de Saint-Henri est plus élevé qu'à Montréal (67,6% dans le quartier, comparé à 59,3% à Montréal), mais la situation à l'intérieur du quartier n'est pas uniforme.
- La répartition des revenus est très inégale et la proportion de résidents du quartier qui vivent sous le seuil de faible revenu est clairement plus élevée qu'à Montréal (25,5% pour Saint-Henri comparé à 22,7% pour Montréal).
- Le mode d'occupation par les ménages locataires dans Saint-Henri compte pour près des deux tiers et le nombre de nouveaux condos est en augmentation (+54,8% entre 2011 et 2016).
- Le coût du logement locatif (en moyenne 835\$ dans Saint-Henri) est similaire à la moyenne montréalaise (851\$) bien qu'il augmente plus vite dans Saint-Henri (+22,8% entre 2011 et 2016) que dans l'ensemble de la ville.
- Il y a une diminution de la proportion des ménages locataires de Saint-Henri qui consacrent au moins 30 % de leur revenu au loyer (-15,8% entre 2011 et 2016).

Source 3: Portrait statistique de la population du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest, par Christian Paquin pour l'arrondissement du Sud-Ouest.

3. ENJEUX

Plusieurs enjeux doivent être abordés dans le cadre de la consultation en amont afin d'assurer l'acceptabilité sociale d'éventuels projets de développement dans le secteur Saint-Ferdinand. Les lignes directrices et les paramètres de développement issus de cette démarche collaborative devront notamment adresser les principaux enjeux suivants :

Densification du territoire et la transition écologique

Afin de s'adapter au changement climatique et s'inscrire dans la Vision Montréal 2030 et le Plan climat Montréal, la ville n'a d'autre choix que de consolider son cadre bâti et de densifier là où c'est possible de le faire. Le secteur Saint-Ferdinand étant situé à un jet de pierre de la station Place Saint-Henri, le territoire est tout indiqué pour accueillir une transformation en ce sens. Toutefois, lorsqu'il est question de densification, l'acceptabilité par le voisinage peut représenter un frein au développement. À cet égard, il est souhaité que la démarche de consultation de l'OCPM permette de démystifier auprès de la population les concepts urbanistiques et favoriser une adhésion de la population pour la requalification du secteur.

En ce sens, des réflexions devront être menées sur différents sujets comme la hauteur des constructions, la présence ou non de stationnement ou encore la densité et le verdissement (voir annexe 1 sur les notions de densité, de hauteur et de taux d'implantation).

Abordabilité du logement

L'accès à un logement abordable de qualité pour tous est un enjeu constant pour le quartier Saint-Henri et pour Montréal. D'ailleurs, le nouveau Règlement pour une métropole mixte (RMM), entré en vigueur le 1^{er} avril 2021, a pour objectif de « préserver la mixité des quartiers et favoriser l'accès à un logement convenable pour toutes et tous ». Ce règlement prévoit une contribution du constructeur pour tout développement dont la superficie résidentielle est de plus de 450 m². Celle-ci peut prendre les formes suivantes :

- La cession d'un terrain ou d'un bâtiment en échange d'une contrepartie financière;
- La réalisation de logements répondant à certains critères;
- Une contribution financière.

Dans le cadre de la requalification du secteur Saint-Ferdinand, il nous apparaît important d'avoir un dialogue ouvert, inclusif et réaliste avec la population du quartier, quant à l'apport de logements sociaux et abordables dans ce secteur.

Source 4: [Métropole mixte : les grandes lignes du Règlement](#) - Publié par la Ville de Montréal sur leur site officiel.

Développement à proximité des voies ferrées

Depuis le déraillement de Lac-Mégantic, de nombreuses préoccupations sont exprimées par la population quant à la sécurité d'habiter à proximité d'une voie ferrée. Le secteur étant bordé par une antenne principale du réseau du CN, le développement potentiel des terrains adjacents devra se faire en conformité des normes applicables (bruit, vibration, sécurité). Dans son schéma d'aménagement, la Ville de Montréal consacre une annexe aux lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Celle-ci établit la marche à suivre sur l'analyse des environs (sites, installation ferroviaire, aménagements et constructions), sur la détermination des dangers et des risques et sur les mesures de mitigation à mettre en place.

Dans le même ordre d'idée, la *Fédération canadienne des municipalités* (FCM) et l'*Association des chemins de fer du Canada* (ACFC) ont mandaté la firme DIALOG pour publier un rapport, en 2013, énonçant des principes directeurs à suivre pour de nouveaux aménagements à proximité de voies ferrées. Voici les principes pour la conception de mesures d'atténuation :

- « Les mesures d'atténuation standards sont souhaitées et constituent une exigence minimale. »
- « Dans les cas où la mise en place des mesures d'atténuation standards n'est pas possible, des solutions d'aménagement de remplacement peuvent être mises de l'avant, en tenant compte du processus d'évaluation de la viabilité des aménagements. »
- « Toutes les mesures d'atténuation doivent être conçues en fonction des normes de design urbain les plus élevées possible. Les solutions d'atténuation, élaborées selon le processus d'évaluation de la viabilité des aménagements, ne devraient pas être lourdes et hautement sophistiquées et l'emporter sur la qualité esthétique de l'environnement. »

Ces mesures peuvent être en lien avec le bruit (installation d'écrans acoustiques (voir figure 12, et de balcons fermés), la sécurité (marges de recul plus grandes, clôture à mailles losangées, voir figure 13), les vibrations (installation de murs extérieurs sous le niveau du sol) et toutes autres externalités négatives engendrées par la voie ferrée.

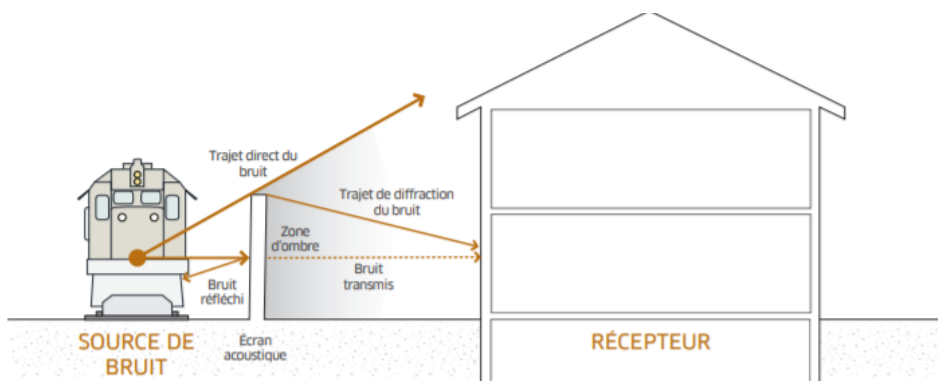


Figure 12: Illustration présentant les effets d'un écran acoustique. Les flèches représentent trois manières dont il réduit l'effet sonore du train. 2013. © DIALOG, (adapté du document *development near rail corridors and busy roads - interim guideline, gouvernement de nouvelle-galles-du-sud, Australie*).

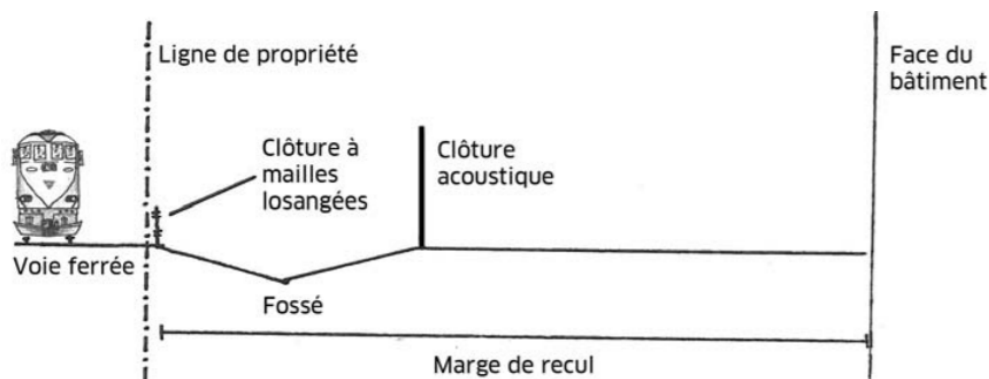


Figure 13: Illustration présentant la disposition de différentes mesures d'atténuation. 2013. © DIALOG

Enfin, dans l'opinion publique, il pourrait s'exprimer des réserves quant aux usages à permettre pour le développement du secteur, à proximité d'une voie ferrée. La démarche de consultation en amont nous apparaît comme le meilleur moment pour assurer une discussion transparente sur cet enjeu.



Figures 14 et 15: La première photo présente la proximité à la voie ferrée du CN. La deuxième photo présente la cour arrière du 257, rue St-Ferdinand. 2021. © *Arrondissement du Sud-Ouest*

Source 5: [Annexe XVII - Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires](#) - Publié par la Ville de Montréal dans son schéma d'aménagement.

Source 6: [Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires](#) - Préparé pour la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, par DIALOG, J.E. Coulter Associates Limited.

4. CONTRAINTES ET POTENTIELS

Contraintes

Le secteur Saint-Ferdinand est longé par une antenne principale du CN, ce qui peut engendrer des craintes quant aux nuisances qui pourraient être engendrées comme le bruit, les vibrations et la poussière pour certains usages sensibles. De plus, le site du 257, rue Saint-Ferdinand est enclavé, car il se trouve en arrière-cour de bâtiments résidentiels et n'a que très peu de contact avec les emprises de rues publiques. Actuellement, la desserte par des infrastructures municipales (voirie, aqueduc, égouts) ne pourrait pas soutenir un développement du site. De nouvelles infrastructures municipales devront être construites afin de permettre son développement. Aussi, la contamination des terrains et leur réhabilitation représentent un défi de taille pour tout type de développement.

Les normes prescrites au Règlement d'urbanisme et applicables au secteur représentent également des contraintes notamment, car elles limitent les usages possibles.

Potentiels

Le développement du secteur permettrait de consolider un pôle d'emplois aux abords du canal de Lachine et d'éliminer des terrains vacants et des stationnements de surface qui peuvent générer des externalités négatives (îlots de chaleur, mauvais écoulement des eaux de pluie à cause de l'imperméabilité du sol, etc.). De plus, la valorisation de terrains vacants ou sous-utilisés à des fins résidentielles et d'emplois serait avantageuse, car le tout est à proximité d'une station de métro. De plus, un redéveloppement du secteur représente une opportunité d'agrandir le parc Louis-Cyr afin de mieux desservir les utilisateurs actuels et futurs. Enfin, l'arrivée de nouveaux résidents permettrait de consolider l'offre en équipements et services de proximité.

5. PROJET CONNEXE

Réflexions sur l'avenir de l'aménagement de la place Saint-Henri

Élaboration d'une vision d'ensemble pour le réaménagement de la place Saint-Henri

La place Saint-Henri est actuellement utilisée pour des raisons de transit. L'arrondissement du Sud-Ouest souhaite redonner à la place sa vocation de place publique. Les objectifs du réaménagement seraient de rendre l'espace (voir figures 16 et 17) plus sécuritaire, accessible pour tous et en meilleure relation avec ses alentours. La participation des citoyens est nécessaire afin qu'ils donnent leur avis quant à l'espace et se l'approprient. D'ailleurs, du 12 au 28 mars 2021, un sondage était disponible pour les résidents. Il servait à obtenir leurs opinions. Durant le même mois avait lieu le premier atelier de discussion avec les partenaires en lien avec le projet (la Maison des jeunes La Galerie, l'organisme Bâtir son quartier, l'école secondaire Saint-Henri, et bien d'autres). Durant le mois de mai 2021, le rapport sur la consultation publique sera publié sur la page *Réalisons Montréal* dédiée au projet. Enfin, en août 2021, un premier concept d'aménagement sera présenté.

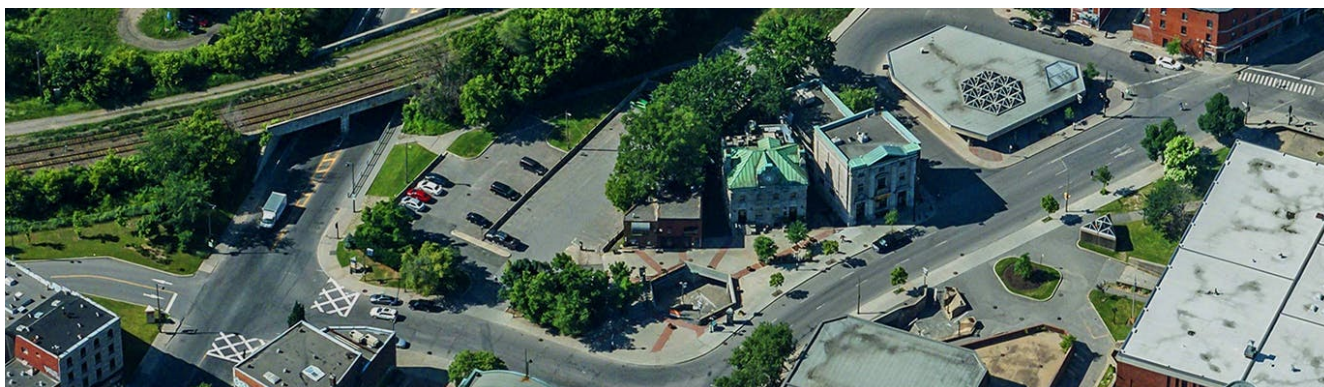


Figure 16: État actuel de la place Saint-Henri, point de vue selon les flèches rouges de la figure 17. © Ville de Montréal

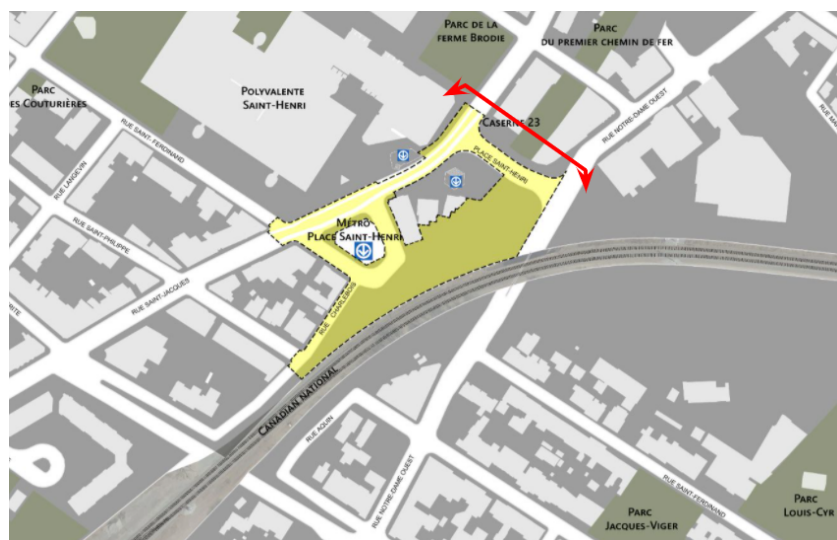


Figure 17: Zone ciblée de la Place Saint-Henri. © Arrondissement du Sud-Ouest

Source 7: [Réflexions sur l'avenir de l'aménagement de la place Saint-Henri](#) - Publié par la Ville de Montréal sur leur site officiel.

6. OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

La section suivante fait état des objectifs que l'Arrondissement désire atteindre avec la consultation publique.

Définir ensemble la vision de développement du secteur

La consultation publique en amont menée par l'OCPM servira à définir ensemble la vision du développement du secteur par la définition de lignes directrices devant encadrer le développement de chacun des terrains offrant un potentiel. Aussi, certaines demandes, idées ou désirs pourront être énoncés par les citoyens. Ainsi, le développement du secteur devra répondre aux besoins des résidents actuels et futurs du quartier.

Assurer l'acceptabilité sociale de ce développement

Ici, il est essentiel de déterminer à quelles conditions le développement du secteur est acceptable pour tous. Les opinions des propriétaires, des citoyens, des voisins, des groupes communautaires et de toute autre partie intéressée sont recueillies et prises en compte. La démarche de consultation sera l'occasion de déterminer les avantages et inconvénients de développement pour le secteur tout en respectant les limites et les capacités de chacune des parties prenantes du développement.

Réaliser un développement exemplaire inscrit dans la transition écologique

Il est important de profiter de l'occasion qu'entraîne le réaménagement du secteur pour le faire de manière à s'inscrire dans la transition écologique et à respecter les 3 piliers du développement durable: l'économie, l'environnement et l'aspect social (voir figure 18). Au niveau du premier principe, il est important qu'un développement du secteur ait un impact positif sur l'économie du quartier, par exemple, par la création d'emplois et la consolidation des activités présentes le long du canal, mais aussi sur l'artère commerciale de la rue Notre-Dame Ouest. L'aspect environnemental est en lien direct avec le mouvement de *Transition Écologique* actuellement mené par l'arrondissement du Sud-Ouest et s'inscrit dans la vision de la Ville de Montréal, *Montréal 2030* et le *Plan climat Montréal*. Un projet de réaménagement doit donc prendre en compte le verdissement, la gestion des eaux de pluie, la promotion d'une mobilité durable, etc. Enfin, l'aspect social comprend la participation citoyenne (par des consultations publiques et la prise de parole) en amont des projets, la création d'espaces publics de qualité favorisant les liens sociaux et l'accès à un logement de qualité pour tous.

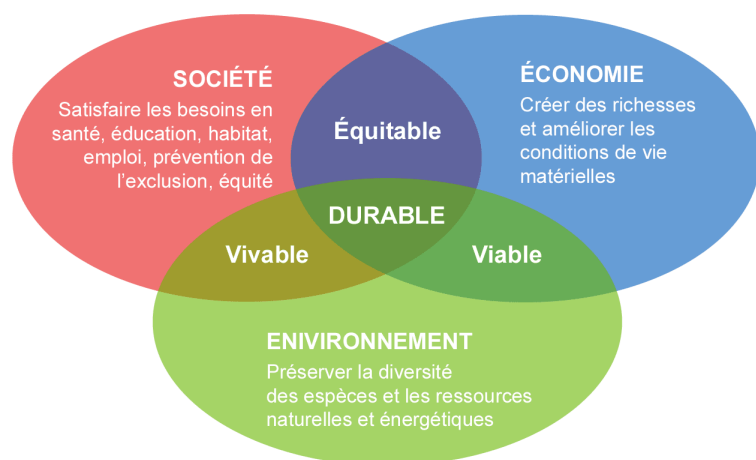


Figure 18: Schéma représentant l'interrelation des trois piliers du développement durable.

© Groupe Électricité De France (EDF)

7. OBJETS DE LA CONSULTATION

La consultation publique vise à établir les lignes directrices devant encadrer le développement du secteur, notamment sur les thèmes suivants :

Usages

Le développement du secteur devrait permettre un changement de vocation vers des usages résidentiels tout en conservant les usages commerciaux et industriels ou en privilégiant une mixité d'usages compatibles (résidentiel, commercial et industriel léger, par exemple).

Hauteurs

Des hauteurs de bâtiments plus élevées à proximité de la station de métro Place Saint-Henri devraient être permises, potentiellement jusqu'à 6 étages afin d'assurer une densification douce aux abords d'une infrastructure de transport structurante.

Le cas échéant, une attention particulière devra être portée à la transition graduelle des hauteurs entre le cadre bâti existant et de nouvelles constructions.

Mobilité

Le développement du secteur devrait être axé sur la mobilité active. Par exemple, un développement résidentiel n'offrant aucun stationnement ou une mutualisation des stationnements pourrait être envisagé. Les impacts sur les déplacements et la disponibilité du stationnement sur rue devront tout de même être limités. Le développement du secteur devra également prévoir le désenclavement du site.

Espaces verts

Le développement du secteur représente une opportunité de bonifier l'offre et d'améliorer l'accès aux espaces verts, notamment via la réglementation municipale permettant une cession de 10 % des terrains aux fins de parc.

Abordabilité des logements et mixité des typologies

Une nouvelle offre résidentielle devrait inclure des logements sociaux, abordables et familiaux, tel que prescrit par le Règlement pour une métropole mixte. La contribution applicable au secteur doit prévoir 20 % de logements sociaux, 10 % de logements abordables (sous réserve d'une modification du Plan d'urbanisme*) et 10 % de logements familiaux.

*Changement de hauteur au Plan d'urbanisme augmentant le potentiel constructible résidentiel dans le secteur.

Équipements et services

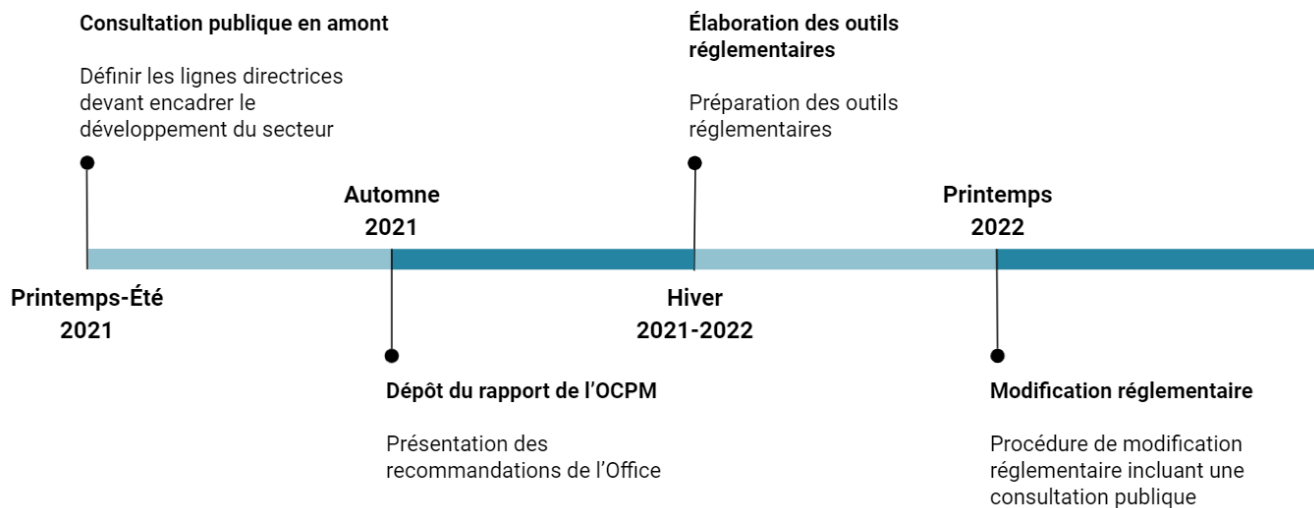
La population locale actuelle et future doit voir ses besoins en équipements et en service comblés. Le développement du secteur devra contribuer à consolider l'offre de services et d'équipements pour le quartier. La consultation est une occasion pour la population de s'exprimer sur les besoins non comblés actuellement.

Sécurité ferroviaire

La proximité avec les voies ferrées amène la nécessité de se conformer au Schéma d'aménagement de la Ville de Montréal via l'annexe XVII sur les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires afin d'assurer une bonne gestion des risques et nuisances.

8. ÉCHÉANCIER

La démarche de consultation en amont est une première étape dans l'élaboration d'encadrements réglementaires qui permettront le développement du secteur. En voici les principales étapes :



9. ANNEXE 1 - NOTIONS UTILES

Densité et hauteur

Il s'agit du rapport souhaité entre la superficie totale de plancher ou le nombre de logements d'un bâtiment et la superficie totale du terrain. Par exemple, une densité de 6 sur un terrain de 1 000 m² permet la construction d'un bâtiment de 6 000 m² de superficie de plancher, soit 6 fois la superficie du terrain. Plus le chiffre est élevé, plus la densité est élevée. Pour une même densité, plusieurs formes urbaines sont possibles en fonction de la hauteur et du taux d'implantation autorisé (voir figure 19).

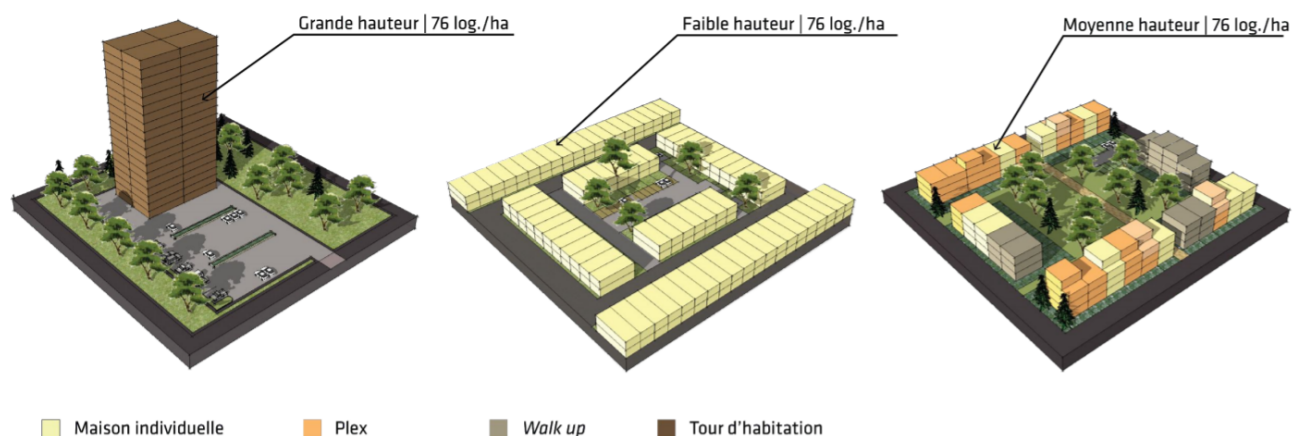


Figure 19: Différentes formes d'implantation possibles pour une même densité. © *Vivre en Ville*

Taux d'implantation au sol

Les taux d'implantation au sol permis pour chaque terrain se trouvent dans le règlement de zonage. C'est la ville qui prescrit un pourcentage qui servira à déterminer la superficie maximale sur laquelle il est autorisé de construire un bâtiment, pour un terrain donné. Par exemple, si le taux d'implantation fixé est de maximum 50 % sur un terrain de 1 000 m², alors la superficie maximale sur laquelle on peut construire un bâtiment est de 500 m² (50 % de 1 000 m²). Si, sur le même terrain, un bâtiment occupe déjà 480 m², alors il ne reste que 20 m² pour construire (500 m² - 480 m²).

À titre indicatif, les taux d'implantation illustrés à la figure 19 présentent un taux d'implantation faible pour la tour d'habitation, un taux d'implantation moyen pour les plex et multiplex et un taux d'implantation élevé pour les maisons individuelles.

10. ANNEXE 2 - CADRE RÉGLEMENTAIRE

Annexe - Plan d'urbanisme

1. Catégorie d'affectation du sol



L'affectation du sol

Arrondissement du Sud-Ouest

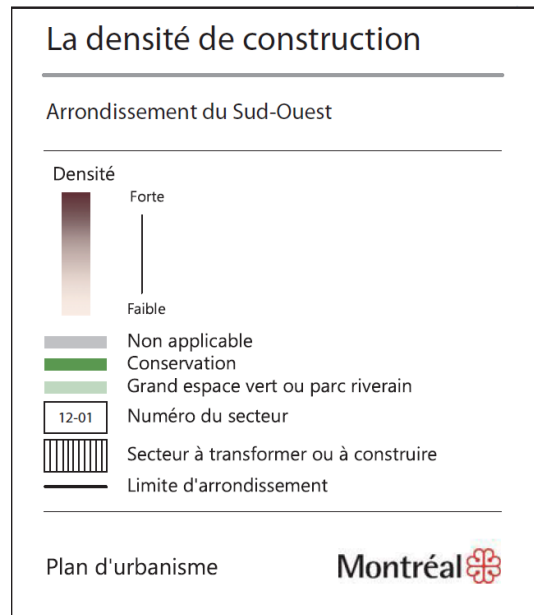
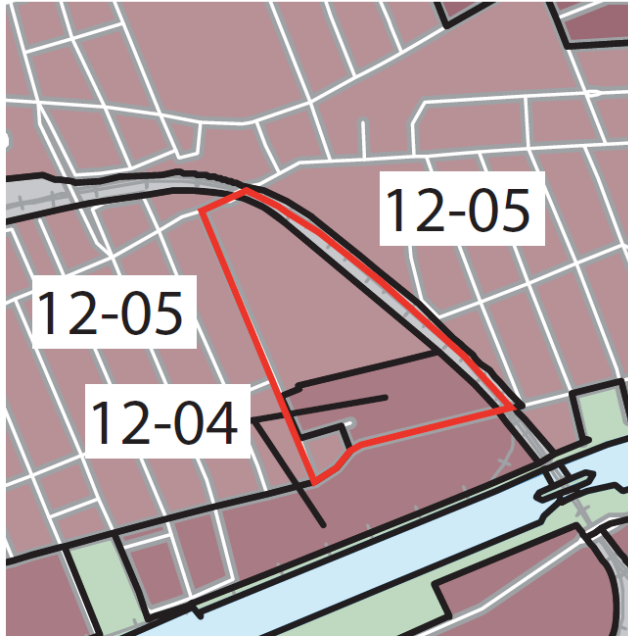
- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'activités diversifiées
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Agricole
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise ou grande infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol.

Plan d'urbanisme

CATÉGORIE ET DESCRIPTION	COMPOSANTES	NOTES
<p>SECTEUR RÉSIDENTIEL Aire à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Commerce ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Équipement et construction requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p>
<p>SECTEUR MIXTE Aire diversifiée comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Commerce ■ Bureau ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Schéma d'aménagement le 29 janvier 2015 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>

2. Secteurs établis



Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 12-01 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 12-02 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 12-03 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

Secteur 12-04 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

Secteur 12-05 :

- bâti de deux à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 12-06 :

- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

Secteur 12-07 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

Secteur 12-08 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

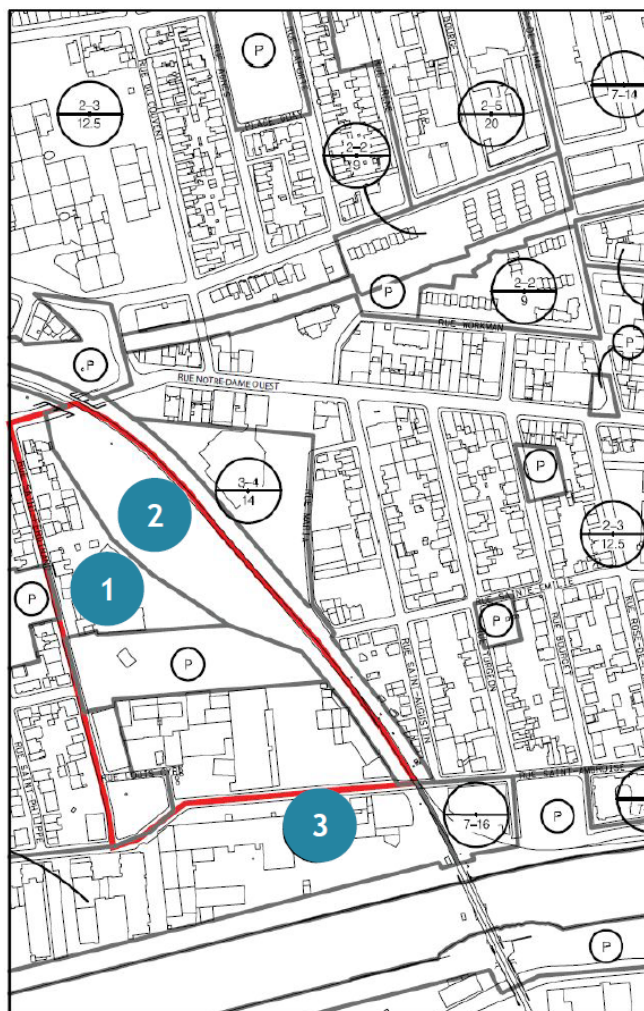
Secteur 12-09 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

Annexe - Règlements d'urbanisme

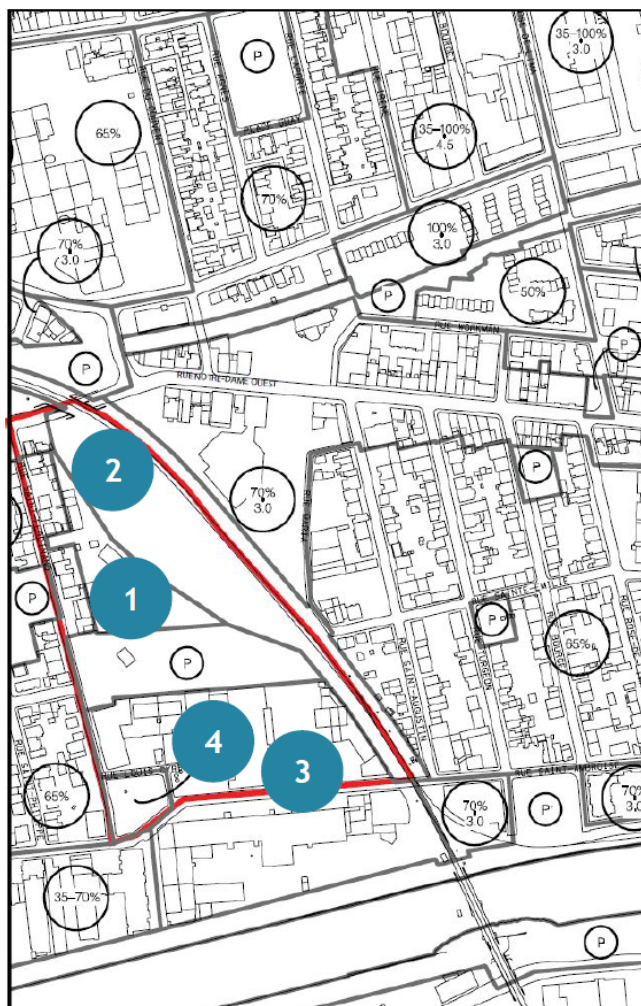
1. Paramètres de hauteur

Zone	Paramètres de hauteur
1	2 à 3 étages max : 12,5 mètres
2	min : 7 mètres max : 12,5 mètres
3	min : 7 mètres max : 20 mètres



2. Paramètres d'implantation et de densité

Zone	Paramètres d'implantation et de densité
1	Taux d'implantation max : 70% Densité min : 1,65
2	Taux d'implantation min : 35% Taux d'implantation max : 50% Densité min : 1,65 Densité max : 6,0
3	Taux d'implantation min : 35% Taux d'implantation max : 85% Densité max : 3,0
4	Taux d'implantation max : 85% Densité max : 3,0



3. Usages

Usages	Description
H	Résidentiel (sans limite de logement)
H.1-4	Résidentiel (1 à 8 logements)
C.1(2)C	Commerces et services d'appoint Autorisé à tous les niveaux
C.4C	Commerces et services en secteur de moyenne intensité commerciale, Obligation au RDC et autorisée à tous les niveaux
C.7A	Commerces de gros et entreposage, Activités à l'intérieur du bâtiment uniquement
E.1(1)	Espaces et lieux publics
E.7(1)	Équipements de transport et de communication et infrastructures

