

**Consultation publique / Site des ateliers du CN
Comité d'orientation et groupes de travail**

Compte rendu de la rencontre du 30 octobre 2008

Date : Le jeudi 30 octobre 2008.
Heure : De 9h00 à 16h30
Endroit : Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe / 14 e étage

Présences :

Office de consultation publique de Montréal

- Mme Louise Roy, présidente
- Mme Luba Serge, commissaire
- M. Michel Agnaïeff, analyste
- Henri Goulet, analyste
- Stéphanie Espach, analyste
- Hélène Bilodeau, analyste
- Anik Pouliot, coordonnatrice logistique

Groupe Mach

- M. Pierre-Jacques Lefavre, vice-président développement
- M. Dan J. Hassan, directeur développement

SAMCON

- M. Maurice Gareau, vice-président développement
- M. Michel Dufresne, Cardinal Hardy et Associés

AMT

- M. Denis Houle, directeur de projets
- Mme Julie Arcand, directrice des affaires publiques / communications

RÉSO

- M. Pierre Morrissette, directeur
- M. Pierre Richard, vice-président au développement stratégique
- M. Richard Roussel, directeur service aux entreprises
- Mme Estelle Duchon, conseillère / développement économique

Bâtir son quartier

- Mme Édith Cyr, directrice générale
- M. Jean-François Gilker, coordonnateur du développement

Regroupement information logement (RIL)

- Mme Murielle Sauvé, coordonnatrice
- Mme Amélie Richard, organisatrice communautaire

Clinique communautaire du Sud-Ouest

- Mme Mireille Audet, coordonnatrice

Table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles

- Mme Blandine Charbonneau, chargée de projet
- Mme Lise Ferland, directrice des Services juridiques de Pointe-Saint-Charles et membre du comité aménagement Action-Gardien
- Mme Karine Triollet, coordonatrice
- Mark Poddubiuk, architecte / L'œuf

Pro-Pointe

- Juliette Patterson, urbaniste

Arrondissement Sud-Ouest

- Mme Julie Nadon, conseillère en aménagement
- M. Normand Proulx, directeur de l'urbanisme
- Mme Joanne Couture, chef de division urbanisme
- M. Gilles Benoit, service de l'habitation de la Ville de Montréal
- M. Stéphane Tremblay, transport et circulation / arrondissement Sud-Ouest

1 – LE CONTEXTE

La première partie de cette deuxième rencontre du Comité d'orientation et des groupes de travail a été entièrement consacrée à l'information complémentaire souhaitée et demandée lors de la première rencontre. Cette partie s'est déroulée en plénière et les présentations ont porté sur les questions suivantes :

- **Présentation des représentants du CN**
 - o La situation actuelle et l'avenir des activités ferroviaires sur le site de Pointe-Saint-Charles
 - Mme Julie Sénécal, directrice / Affaires publiques et gouvernementales
 - M. Denis Parent, directeur / Montrain
- **Présentation des représentants de la Société du Havre**
 - o Les liens routiers entre le tracé projeté de l'autoroute Bonaventure et le site des ateliers du CN
 - M. Gaëtan Rainville, président-directeur-général
 - M. Pierre Malo, directeur / projet Bonaventure
 - Mme Nicole Mousseau, chargée de projet
- **Présentation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs**
 - o Les exigences de la loi sur l'environnement en matière de gestion des territoires contaminés
 - M. Yvon Goulet, chargé de projet
- **Présentation des représentants de l'arrondissement du Sud-Ouest**
 - o Le réaménagement de l'accès Nord par Wellington
 - M. Stéphane Tremblay, transport et circulation / arr. Sud-Ouest
 - o Informations complémentaires sur le processus réglementaire
 - Mme Julie Nadon, conseillère en aménagement

2 – TRAVAIL EN ATELIERS

Tout comme lors de la première rencontre, la deuxième partie de la journée s'est déroulée en trois groupes de travail : secteur industriel, secteur résidentiel et secteur des services.

Les représentants de l'Office ont d'abord présenté la synthèse des opinions exprimées lors de la rencontre du Comité d'orientation du 16 octobre, des questions et opinions soulevées lors de la rencontre publique du 22 octobre ainsi qu'à partir des grandes orientations développées par les différents intervenants du quartier et de l'arrondissement du Sud-Ouest depuis plusieurs années.

Le cahier de travail déposé pour faciliter la discussion en ateliers faisait ressortir les grands principes directeurs et les principaux paramètres de développement qui ressortent par rapport au redéveloppement des ateliers du CN.

L'échange en ateliers devait permettre d'analyser et de critiquer cette première synthèse tout en y apportant commentaires et suggestions.

Les rapports des trois ateliers sont joints en annexe :

- Annexe 1 : le secteur industriel
- Annexe 2 : le secteur résidentiel
- Annexe 3 : le secteur des services

3 – SUITE DE LA DÉMARCHE

À la suite de cette deuxième rencontre, la commission se fixe comme objectif de rédiger un premier projet énonçant les principaux principes directeurs et paramètres de développement issus des discussions et échanges. Ce projet sera présenté aux différents groupes membres du Comité d'orientation avant la rencontre finale de ce comité le 20 novembre prochain.

ANNEXE I**Compte-rendu de l'atelier
SECTEUR INDUSTRIEL**

Date : Le 30 octobre 2008

Participants : M. Dan J. Hassan, Groupe Mach
M. Denis Houle, AMT
M. Pierre-Jacques Lefavre, Groupe Mach
Mme Julie Nadon, Arrondissement Sud-Ouest
M. Pierre Richard, RESO
M. Richard Roussel, RESO
M. Stéphane Tremblay, Arrondissement Sud-Ouest
Mme Karine Triollet, Action-Gardien

Animateur : M. Michel Agnaïeff, OCPM

Secrétaire : Mme Hélène Bilodeau, OCPM

L'animateur invite les participants à faire part de leurs commentaires sur le document de travail présenté en plénière par l'Office proposant des principes directeurs et des paramètres de développement possibles, en s'attachant, pour les fins de cet atelier, aux pages consacrées au secteur industriel.

Les participants échangent divers commentaires, préoccupations et informations. Leurs propos sont regroupés par principes directeurs et en fonction des sujets évoqués.

I- UN SITE INDUSTRIEL REVITALISÉ**1) Vocation industrielle du site**

- a. Les participants s'entendent sur la pertinence de promouvoir en général une concentration d'activités ferroviaires dans la partie nord du site : activités reliées à l'entretien et à la réparation de matériel ferroviaire, de tramways ou autres, ainsi qu'à des activités connexes au sens large.
- b. En ce qui concerne la partie sud, on s'entend pour l'ouvrir à un éventail de secteurs industriels, pour avoir plus de flexibilité en vue d'attirer des entreprises. Les marchés évoluent et s'en tenir à des secteurs trop délimités diminuerait les possibilités; il faut également pouvoir saisir des opportunités.
- c. On met l'accent sur la promotion d'activités créatrices d'emplois. Ne pas se concentrer uniquement sur l'industrie lourde, mais être ouverts, par exemple, à des secteurs de haute technologie, de la nouvelle économie, etc. De telles

activités faciliteraient, par ailleurs, la cohabitation avec les zones résidentielles limitrophes.

- d. Le propriétaire du site envisage d'introduire quelques espaces à bureaux dans la partie sud. Il rappelle toutefois que de telles activités de type léger imposent des coûts de décontamination, étant donné qu'il s'agit d'un changement d'usage selon les règlements relatifs à l'environnement.
- e. Pour les fins du zonage, l'Arrondissement rappelle qu'il faudra préciser les secteurs autorisés, tels que commerces, services, industrie légère, industrie lourde, ainsi que les usages autorisés pour chacun, en reprenant les nomenclatures du *Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest*. Il faudra aussi préciser, s'il y a lieu, les secteurs et usages interdits.
- f. En particulier, on s'entend de ne pas chercher à attirer des fonctions d'entreposage; elles sont peu créatrices d'emplois et le propriétaire estime que ces activités sont peu rentables. Des fonctions d'entreposage complémentaires à des activités industrielles ne sont cependant pas exclues.
- g. En général, les participants se disent davantage préoccupés par la création d'emplois sur le site et dans le Sud-Ouest que par la délimitation restrictive de secteurs industriels. Il pourrait en être tenu compte dans l'énoncé du principe directeur.

2) Accès au site industriel

- a. Plusieurs insistent sur la nécessité que le site industriel dispose de deux accès pour des raisons d'efficacité de circulation des camions et des travailleurs. Sans deux accès, il serait beaucoup plus difficile d'attirer des entreprises.
- b. Certains sont d'avis qu'il faut envisager une solution plus complète pour l'accès nord par Sébastopol et que, par ailleurs, on n'a pas le choix de vivre avec des compromis au sud en attendant une solution publique permanente et optimale à long terme.
- c. L'AMT estime ne pas avoir besoin de deux accès publics pour son site, le trafic par camion devant y être limité, en principe.
- d. Les participants se disent conscients qu'un accès permanent public au sud impliquerait des coûts importants pour les divers gouvernements. Le degré de priorité d'une telle infrastructure pour ces autorités n'étant pas établi, il s'agit donc d'une solution avec un horizon temporel incertain.
- e. Il est mentionné qu'un accès privé par la rue Marc-Cantin, au sud, ne serait pas vraiment une solution aux problèmes de camionnage via les rues résidentielles. Toute solution autre qu'un accès public permanent au sud ne saurait être acceptable. En effet, avec le passage à niveau envisagé avec le CN, le trafic serait souvent interrompu pour laisser passer les trains, de sorte que les camionneurs préféreraient continuer à passer par les rues résidentielles au nord.

- f. De plus, toute solution imparfaite au sud viendra alourdir la circulation sur la rue Wellington (camions et voitures des travailleurs). Ce trafic additionnel, notamment de camions lourds, augmentera la congestion à certaines heures et rendra moins sécuritaire sa fréquentation et sa traverse par les piétons, dont les enfants.
- g. Il est avancé que la population locale préférerait subir les nuisances de l'accès par le nord pendant quelques mois, et même quelques années au besoin, plutôt que d'accepter des solutions temporaires qui risqueraient de perdurer et de reporter indéfiniment la vraie solution d'un accès permanent par le sud.
- h. Certains estiment que c'est à la Ville de fournir un tel accès routier. D'autres sont d'avis que le gouvernement fédéral a aussi une responsabilité, à cause des activités ferroviaires. Il faudrait des démarches communes de tous les intervenants auprès des autorités concernées pour faire bouger les choses. Ça implique un horizon de plusieurs années. En attendant, on fait quoi?
- i. Il y a consensus sur le fait que le promoteur a besoin de l'appui de toutes les parties pour faire appel aux autorités publiques concernées en vue de réaliser un accès public permanent au sud. Il s'agit d'un site industriel privé de grande ampleur, et les projets concrets en cours et à venir justifieraient des investissements publics.
- j. Aucun consensus n'apparaît possible en ce moment sur les différentes solutions intérimaires. La solution privée au sud, en négociation avec le CN, n'est pas optimale. De plus, l'aménagement proposé d'un accès par la rue Sébastopol s'avère être une solution provisoire, incomplète et contraignante. L'alternative plus élaborée proposée par le propriétaire, qui permettrait d'accueillir tous les types de camions, rencontre beaucoup d'opposition et ne serait éventuellement acceptable que si l'accès public permanent au sud était garanti dans un horizon à déterminé.
- k. Selon certains, la réalisation complète de l'accès privé au sud prendra plusieurs mois. Toutefois, le propriétaire est d'avis qu'il ne démarrera pas les études avant de savoir que son projet de redéveloppement est autorisé et peut se réaliser. Sans cet accès, les risques associés à la revitalisation du site industriel deviendraient élevés, ce qui, en cas d'échec, pourrait même remettre en cause le projet résidentiel.

3) Programme de recours à la main-d'œuvre locale

- a. Il est proposé de modifier le libellé du paramètre de développement numéro 6 pour éviter de laisser entendre que le recours à la main-d'œuvre locale sera obligatoire pour les entreprises. Il importe de comprendre qu'il s'agit d'un programme incitatif, développé avec et par les intervenants du milieu.
- b. Par ailleurs, le propriétaire n'est pas fermé à l'idée qu'un centre de formation de la main-d'œuvre s'implante dans la zone industrielle.

II- UN SITE INDUSTRIEL EN HARMONIE AVEC LE MILIEU

4) Zone tampon de services

- a. Pour une meilleure interface entre les activités industrielles et les secteurs résidentiels, certains préconisent l'implantation d'une zone tampon comportant des services. Elle pourrait comprendre des activités accessibles aux travailleurs et à la population, telles que de la restauration, un gymnase, un centre de la petite enfance.
- b. Il est soutenu qu'une zone tampon située dans la zone industrielle limitrophe à un secteur résidentiel permettrait à la population de s'approprier davantage le site. Ça créerait une «perméabilité» à la zone industrielle pour la communauté locale. Il est précisé qu'il ne s'agirait pas, pour les promoteurs, de donner des espaces, mais simplement de prévoir une zone pouvant accueillir des services accessibles. Il existerait de telles zones ailleurs dans le monde, aux États-Unis notamment.
- c. Le propriétaire n'a pas prévu d'implanter des activités accessibles au public à l'intérieur du site industriel. Il rappelle que ce site n'est pas dans la trame urbaine et qu'il n'y aura pas de rue le reliant à la ville pour des raisons évidentes de sécurité. S'il y a des accès piétons pour les travailleurs, ce sera avec des cartes magnétiques. Les gens ne pourront pas se promener sur les voies ferrées. Il rappelle qu'une zone industrielle doit être sécuritaire et qu'il faut une frontière, un espace clôturé. De plus, une telle zone est désertique le soir, donc peu propice à attirer des entreprises offrant des services au public. Même un dépanneur trouverait risqué, sur le plan commercial, de s'y installer.
- d. Il n'y a pas de conclusion définitive sur ce sujet, mais il y a une ouverture de la part du propriétaire à envisager un pôle de services qui serait situé dans la nouvelle zone résidentielle, par exemple, dans «le bâtiment bleu» actuel – s'il peut être rénové – ou dans un bâtiment qui le remplacerait. Les services pourraient notamment se retrouver en rez-de-chaussée d'un bâtiment résidentiel. Il faudrait toutefois que le règlement d'urbanisme le permette.

5) Gestion des nuisances

- a. Le propriétaire précise que le mur entre la nouvelle zone résidentielle et la zone industrielle n'a pas de fonction esthétique, contrairement au talus prévu plus au sud, avec piste cyclable et autres aménagements. Pour le moment, il n'est pas envisagé que ce mur ou ces talus aient une vocation anti-bruit, c'est trop tôt pour savoir si un tel besoin existerait.
- b. Il estime qu'il est trop tôt pour déterminer comment se fera la circulation intérieure du site; elle devra répondre aux besoins des futurs locataires.

III- POINTS DE CONVERGENCE, DE DIVERGENCE ET POINTS À FINALISER

En général, il y a eu peu de commentaires durant la rencontre sur les principes directeurs et les paramètres de développement déposés, laissant supposer un accord sur la plupart des éléments du document de travail. Une personne mentionne néanmoins que de nouvelles informations sont données à chaque rencontre et qu'il est difficile de tout assimiler et réagir sur le champ.

Quelques points semblent faire consensus; d'autres émergent comme étant des éléments de désaccord majeurs alors que d'autres demeurent encore à finaliser.

1. Points de convergence

- 1.1. Favoriser un regroupement d'activités reliées au ferroviaire dans la partie nord du site industriel, ainsi que d'activités connexes, au sens large.
- 1.2. Ouvrir la partie sud à une plus grande diversité d'activités industrielles, avec la flexibilité nécessaire pour pouvoir saisir des opportunités qui se présentent et pour que l'occupation du site puisse évoluer dans le temps en fonction des marchés.
- 1.3. Mettre l'accent davantage sur l'attraction d'activités créatrices d'emplois que sur une délimitation stricte d'activités admises dans les zones industrielles.
- 1.4. Exclure, en conséquence, les activités reliées à de l'entreposage, sauf lorsqu'elles sont complémentaires à des activités industrielles autorisées.
- 1.5. Trouver une solution garantissant un accès public permanent au sud dans un horizon raisonnable, une condition essentielle tant pour la desserte efficace du site industriel et l'attraction d'entreprises que pour la tranquillité des rues résidentielles.
- 1.6. Appuyer le promoteur dans ses démarches auprès des autorités publiques concernées pour débloquer les investissements publics importants nécessaires au développement d'un tel accès public permanent par le sud.

2. Points de divergence

- 2.1. Toute solution intérimaire, autant pour l'accès nord que pour l'accès sud, pouvant avoir comme conséquence de reporter indéfiniment la recherche d'une solution publique permanente pour l'accès sud n'est pas acceptable.

3. Autres points à finaliser

- 3.1. Pour les fins du Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Sud-Ouest, préciser plus finement les secteurs et les usages autorisés ou interdits dans les zones industrielles.
- 3.2. Traduire l'ouverture du propriétaire visant l'établissement, dans son site industriel, d'un centre de formation pour la main-d'œuvre destinée aux entreprises du secteur en engagement de sa part.
- 3.3. Traduire également l'ouverture du propriétaire à créer un pôle de services accessible au public dans la nouvelle zone résidentielle en un engagement de sa part.

ANNEXE II**Compte-rendu de l'atelier
SECTEUR RÉSIDENTIEL**

Date : Le 30 octobre 2008

Participants : M. Michel Dufresne, Cardinal Hardy
Mme Lise Ferland, Action-Gardien
M. Mark Poddubiuk, Action-Gardien
Mme Murielle Sauvé, RIL
Mme Amélie Richard, RIL
M. Normand Proulx, arrondissement Sud-Ouest
M. Gilles Benoit, service de l'habitation, Ville de Montréal
Mme Édith Cyr, Bâtir son quartier
Mme Julie Arcand, AMT

Animatrice: Mme Louise Roy, OCPM

Secrétaire : M. Henri Goulet, OCPM

Les membres de l'atelier se disent globalement en accord avec la synthèse effectuée et présentée dans la section du cahier de travail portant sur le secteur résidentiel.

La discussion et les échanges ont surtout permis de faire ressortir certaines préoccupations qui retiennent davantage l'attention et qui méritent un arbitrage plus serré. Elles sont regroupées autour de trois grands principes directeurs : la mixité sociale, l'amélioration du système de transport en commun et de la circulation et la cohabitation entre les secteurs résidentiel et industriel.

LA MIXITÉ SOCIALE

Les gens sont d'accord pour dire que le projet doit permettre de répondre aux besoins de la population actuelle de Pointe-Saint-Charles, besoins qui s'imposent plus particulièrement en matière de logement social et communautaire. Les gens du quartier doivent sentir qu'il y a un gain réel pour eux dans ce projet, que le projet peut leur être profitable.

La proportion accordée au logement social ne doit pas être moindre que celle prévue par la politique d'inclusion de la Ville. Les participants à l'atelier reconnaissent que l'écart se situe toujours entre le 15% octroyé par la Ville et le 40% souhaité par les groupes communautaires du quartier. Cette question n'a toutefois pas été tranchée. On désire d'ailleurs connaître davantage les besoins réels avant de discuter plus à fond d'un pourcentage précis. Les représentantes du RIL ont déposé à cet effet les résultats de leur plus récente analyse sur cette question. Ce document est disponible sur le site de l'Office.

La priorité accordée à la mixité sociale devrait se traduire concrètement par l'implantation d'une variété de types d'habitation et par une grande diversité de produits favorisant des clientèles multiples. On souhaite accueillir des familles et, pour ce faire, il faut que le projet accorde une place importante aux espaces verts et à des cours pour les enfants. Certains ont insisté pour dire que l'occasion était favorable à la mise en place du concept de « quartier vert ».

Il y a consensus sur le fait que le projet doit proposer 100% de logements abordables et que pour y arriver il faudra accorder une plus grande flexibilité au niveau des critères de construction (choix des matériaux, stationnements, conception architecturale, etc.). On s'entend également sur le fait qu'il n'est pas question de créer un ghetto, ni pour les riches et ni pour les pauvres. Il s'agit de créer un milieu de vie et, pour certains, le volet communautaire est un gage de succès à ce niveau. À cet effet, il serait souhaitable de préciser assez rapidement les emplacements réservés au logement social et communautaire sur le site.

Ce projet devrait également faire place à l'innovation pour garantir la mixité et l'abordabilité. Il est possible d'augmenter la densité sans tomber dans des modèles traditionnels qui ne passent plus la rampe.

TRANSPORT ET CIRCULATION

Le transport en commun est déficient dans ce secteur de Pointe-Saint-Charles et tous le déplorent. Il faut donc mettre la priorité sur la bonification de la desserte en transport en commun si on désire attirer une nouvelle clientèle. Pour ce faire, il est recommandé que la STM, l'AMT et l'arrondissement se concertent afin d'amorcer la réflexion le plus rapidement possible..

Il est suggéré d'envisager l'installation d'une voie réservée pour les autobus sur la rue Wellington et d'introduire un nouveau circuit d'autobus pour desservir ce secteur en développement.

En ce qui a trait à la circulation, certains questionnent l'analyse effectuée par le Groupe SM et notamment le volume de circulation sur la rue Wellington. De plus, l'aménagement permettant aux camions de pénétrer sur le site par le nouvel accès (Nord) sur Sébastopol risque d'augmenter les problèmes de circulation déjà bien réels sur Wellington. Il y a également un doute sur l'efficacité de cet accès.

COHABITATION ENTRE LES SECTEURS INDUSTRIEL ET RÉSIDENTIEL

Avec l'arrivée de l'AMT, la partie nord du site conservera sa vocation industrielle et ferroviaire. Pour cette raison, le site sera sécurisé et fermé à la population.

L'AMT s'engage à être un citoyen corporatif respectueux du voisinage et précise à cet effet que la majeure partie de ses activités sur le site se dérouleront entre 9 heures et 15 heures et non pas en soirée ou durant la nuit, réduisant ainsi les nuisances pour les résidents.

Quelles sortes d'industries seront implantées dans la partie sud du secteur industriel, c'est-à-dire la partie la plus proche du secteur résidentiel? Cette question soulève des inquiétudes. Même si les gens font preuve d'un certain seuil de tolérance, il ne faudrait pas augmenter les nuisances actuelles reliées aux activités ferroviaires. Pour que le projet soit viable, il faut donc sélectionner avec soin les industries qui viendront s'y installer. On ne souhaite d'ailleurs pas voir apparaître des industries traitant de produits dangereux et on insiste pour dire que cette partie du site devrait être réservée à un zonage industriel plus léger.

La façon d'isoler les deux secteurs suscite également des questions. On propose une zone tampon et des talus, mais ne serait-il pas également possible d'envisager le maintien du bâtiment actuel (# 7), celui situé à la limite du secteur résidentiel, pour y installer les futurs commerces et services?

Une attention particulière devra être accordée à l'insonorisation des habitations sur un site entouré d'activités ferroviaires bruyantes.

La gestion des sols contaminés suscite toujours des inquiétudes, autant pour le secteur résidentiel que pour le secteur industriel. On souhaite créer un « quartier vert », mais la formule choisie – la gestion des risques – va-t-elle permettre d'atteindre cet objectif? Les arbres peuvent-ils atteindre leur maturité sur un tel site? Peut-on y installer jardins et potagers?

ANNEXE III

Compte-rendu de l'atelier SECTEUR DES SERVICES

Présences : - M. Pierre Morrissette, Réso
 - Mme Estelle Duchon, Réso
 - Mme Myreille Audet, Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
 - Mme Juliette Paterson, architecte paysagiste, Pro-Pointe
 - Mme Blandine Charbonneau, Action-Gardien
 - M. Maurice Gareau, Samcon
 - Mme Johanne Couture, Arr. Sud-ouest

Animatrice : - Mme Luba Serge, commissaire, OCPM

Secrétaire : - Mme Stéphanie Espach, analyste, OCPM

En général, les gens s'entendent pour dire que les principes directeurs identifiés sont pertinents, mais qu'il faudrait toutefois en ajouter d'autres ou tout simplement modifier le libellé de certains. C'est le cas, entres autres, en ce qui concerne :

- la perméabilité entre les secteurs industriel et résidentiel;
- la question de la circulation et du transport ;
- la mise en valeur de l'identité du quartier.

Globalement, les principes proposés illustrent bien la volonté du milieu de penser le développement du site à une échelle plus large.

DES PRINCIPES DIRECTEURS

I - Viser l'amélioration de services communs à la population

- 1.1 Le développement du site offre l'opportunité de répondre à des besoins qui n'existent pas actuellement dans le quartier. Le projet doit viser à répondre aux besoins de la population actuelle comme de celle à venir.
- 1.2 L'amélioration des services du quartier va faciliter la réalisation du projet sur le site. En effet, si le quartier est plus agréable et mieux desservi dans son ensemble, cela va donner envie aux gens de venir s'y installer. On doit viser l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble de la population du quartier.
- 1.3 Si on identifie bien les services que l'on veut développer sur le site et les besoins qui s'y rattachent, on pourra les intégrer dès la phase de conception du projet. Pour cela, il est nécessaire de bien cibler la clientèle à venir.

II - Mettre en valeur l'identité du quartier

2.1 Le site est la porte d'entrée du quartier. Il faut le valoriser, renforcer son identité par des rappels historiques, par un traitement architectural particulier, par l'utilisation de matériaux adéquats et des aménagements ponctuels, tel qu'une mise en lumière ou la création d'une plantation d'arbres le long de la rue Wellington à titre d'exemple.

III - Assurer l'interface entre les secteurs résidentiel et industriel

L'idée d'une certaine perméabilité entre les secteurs à vocation industrielle et résidentielle, existants et à venir, est soulevée. Autour de cette idée, les propositions suivantes ont été formulées :

3.1 Créer un pôle de services multifonctions

- La création d'un pôle de services multifonctions est un concept qui a été retenu en vue d'agir comme pivot entre les différentes sections du site, entre le quartier existant et le nouveau quartier.
- Ce pôle de services pourrait comprendre des services commerciaux et de proximité : une épicerie, un CPE, des espaces communautaires, récréatifs et culturels, etc.
- Un des bâtiments situés dans la partie sud industrielle pourrait accueillir cette fonction. Il pourrait toutefois être développé ailleurs sur le site. Ce pourrait être un bâtiment déjà existant à reconverter ou un nouveau à construire. L'idée étant qu'il soit assez central.
- Il faut en priorité réfléchir en termes de services de proximité et de mixité de services sur le site.

3.2 Intégrer un espace culturel

- Le développement d'un espace culturel animé sur le site permettrait d'alimenter l'interface entre le résidentiel, l'industriel, l'actuel et l'historique. Cela permettrait également de renforcer les liens avec le centre-ville et les autres quartiers en drainant une population plus large que celle du quartier par l'organisation d'expositions ou de petits concerts.
- Ce pourrait être un espace polyvalent de loisirs et de culture. Il y a des besoins pour des lieux d'animation culturelle dans le quartier. De plus, le site donne l'opportunité de mettre en valeur l'identité culturelle et patrimoniale du quartier PSC, par exemple la création d'un Écomusée.
- Les résidences pourraient intégrer et même soutenir cet espace culturel en réservant de l'espace pour des ateliers d'artistes-résidences. Le quartier Saint-Roch à Québec pourrait servir d'exemple.

3.3 Renforcer l'offre commerciale du quartier

- En densifiant le secteur, la demande en services commerciaux va augmenter. La pression sera alors plus forte pour amener et récupérer certains services dans le quartier.
- En densifiant le secteur, la demande en services commerciaux va augmenter. La pression sera alors plus forte pour amener et récupérer certains services dans le quartier.
- L'idée de renforcer les artères existantes, comme la rue Wellington, en complétant par une offre de services sur le site serait à privilégier. De plus, il ne faudrait pas développer sur le site des services qui vont concurrencer ceux déjà existants dans le quartier.
- Il faudrait renforcer la rue Wellington pour desservir la population du sud de PSC. On devrait travailler la « convivialité » de cette artère en veillant au renforcement de son identité dans PSC. Le zonage de la rue Wellington pourrait être revu pour permettre, entre autres, l'implantation de commerces d'alimentation, tel que des épiceries avec des produits frais. Les commerces d'alimentation devront demeurer à coût abordable.
- En termes d'offre commerciale, il importe de bien définir et de préciser les besoins pour les intégrer à la conception du projet.
- En ce qui concerne plus spécifiquement la question des services alimentaires, elle devrait être revue dans un cadre plus large que celui du simple site en voie de développement.

3.4 Améliorer les équipements

- Au niveau des parcs et espaces verts, la situation est déjà difficile dans le quartier. Il ne faudrait pas augmenter la pression sur les équipements existants. Un principe directeur devrait spécifiquement porter sur l'amélioration de la situation actuelle au niveau des équipements, notamment les parcs.
- La concentration d'équipements au cœur du quartier doit demeurer. On ne veut pas déplacer les services, ni dédoubler ceux déjà existants.
- Il faut maintenir et consolider le pôle Saint-Charles.
- Une meilleure répartition de certains équipements s'avère nécessaire, comme les aires de jeux pour les 2 à 6 ans par exemple.
- Il faut tenter de concilier l'abordabilité des logements et les besoins en espaces verts, qui pourraient faire augmenter la facture et mettre en péril le principe de l'abordabilité.

3.5 L'accessibilité

Circulation et transport

- Il faut tenter de réduire la place de l'automobile et limiter les unités de stationnement sur le site.
- Il faudrait aménager des pistes cyclables en site propre pour favoriser l'utilisation du vélo. Il faut qu'il y ait une articulation entre les pistes existantes et projetées. La piste sur la rue Wellington est à privilégier pour se rendre au centre-ville, c'est la plus directe. Elle devrait être en site propre plutôt que de simple marquage au sol.
- Concernant la section industrielle, il faut connaître le type d'industrie qui va s'implanter car cela va être déterminant sur la circulation.
- Le concept de « quartier vert » est intéressant pour le site, en minimisant la place de l'automobile. Le concept d'aménagement pourrait favoriser cela, en visant à redonner la rue aux résidents. D'autres mesures pourraient être implantées, entre autres, des mesures d'apaisement de la circulation, la réduction de l'asphaltage, des trottoirs plus larges, des mesures de verdissement, des coulées vertes pour canaliser les eaux de ruissellement, des ruelles vertes, réduction des unités de stationnement, etc. Cependant, il faut veiller à ce que ces mesures n'empêchent pas de rejoindre l'objectif de l'abordabilité des logements.

Le camionnage

- De nombreuses rues résidentielles souffrent du camionnage actuellement. Il est stipulé que les résidents préféreraient toutefois garder leur parc et subir le camionnage à court et à moyen terme. Pour eux, un espace vert ne se négocie pas.
- Le propriétaire Transport Ray-Mont génère un volume important de camionnage en ce moment. Il faudrait réserver cet espace pour une activité plus compatible avec du résidentiel. C'est l'entrée du quartier et il faut la valoriser. Les abords du site sont à valoriser et il faudrait s'assurer que le zonage soit compatible avec des activités plus légères.

Les liens avec les attraits du quartier

- Les liens avec le canal Lachine doivent être favorisés. Le développement du site est une opportunité de créer un meilleur lien dans un axe Island–Liverpool, menant du canal au fleuve.
- Il faudrait faire la revue des programmes disponibles que l'on pourrait appliquer sur le site, pour attirer les familles, ou développer l'offre culturelle par exemple.