

Version préliminaire - 10 avril 2017

PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL TURCOT

Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine | Avril 2017



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	7
1.1. MANDAT	8
1.2. POURQUOI UN PDUÉS ?	9
1.3. POURQUOI UNE AUTRE DÉMARCHE PARTICIPATIVE ?	10
1.4. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE	12
1.5. ARRIMAGE AVEC LES POLITIQUES	24
2. PRINCIPAUX ENJEUX	29
2.1. QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE	32
2.2. DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET SOCIAL	34
2.3. ENVIRONNEMENT, PAYSAGE ET PATRIMOINE	36
2.4. MOBILITÉ ET CONNECTIVITÉ	38
3. ÉNONCÉ DE VISION	41
3.1. UNE VISION PARTAGÉE PAR TOUS	43
4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	45
4.1. ENVIRONNEMENT SAIN ET ACTIF POUR TOUS	48
4.2. CULTURE ET PATRIMOINE DES FONDATIONS POUR L'AVENIR	49
4.3. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE AU BÉNÉFICE DE LA COLLECTIVITÉ	50
5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION	53
5.1. ESPACES VERTS ET VERDISSEMENT	58
5.2. DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER	62
5.3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL	68
5.4. CULTURE ET PATRIMOINE	72
5.5. MOBILITÉ	76
5.6. PLAN D'ACTION	80
6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES	85
6.1. SECTEUR DE L'ÉGLISE	88
6.2. SECTEUR CABOT	96
ANNEXES	103



MOT DU MAIRE

Monsieur Benoit Dorais
Maire d'arrondissement

C'est avec beaucoup de fierté que je vous présente, au nom du conseil d'arrondissement, le Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) Turcot. Il constitue notre stratégie d'intervention pour l'avenir des quartiers limitrophes à l'échangeur Turcot. En collaboration avec la Ville centre, il est appuyé d'un plan d'action comprenant l'identification des investissements nécessaires et des programmes adaptés qui répondront aux enjeux économiques et sociaux du secteur.

Notre Plan est le fruit d'un énorme travail réalisé en amont avec la communauté, des organismes locaux ainsi que de nombreux partenaires institutionnels et du milieu des affaires. Ainsi, à travers la première démarche de consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), diverses activités ont permis de rejoindre plus de 2200 personnes, le dépôt de 35 mémoires et des présentations orales qui nous ont aidés à dégager collectivement une vision d'avenir. Cette vision nous a guidés dans l'élaboration de notre Plan où l'on retrouve maintenant de nombreux projets concrets qui viennent répondre aux enjeux de verdissement, de logement, de mobilité, d'emploi, de culture et de patrimoine, et de développement économique et social.

Avec ce Plan, nous pouvons affirmer que les quartiers avoisinants pourront enfin tirer avantage de la reconstruction de l'échangeur Turcot. La table est mise pour la réalisation de projets concrets, que ce soit des interventions urbaines, des investissements stratégiques ou des mesures réglementaires. Par exemple, des terrains municipaux pourront accueillir des projets de logements locatifs sociaux et abordables, notamment pour des familles. La volonté de créer des partenariats et de saisir toutes les opportunités y est claire!

Le verdissement se fera partout où cela sera possible pour faire "oublier" la présence de l'échangeur. Aussi, nous contribuerons à désenclaver davantage nos quartiers et assurerons la mobilité active dans nos rues grâce à un lien fédérateur se greffant au réseau cyclable. Nous améliorerons du coup la sécurité à des intersections problématiques et la convivialité des déplacements entre autres aux abords des viaducs. D'autres solutions ont émergé pour favoriser la revitalisation du Village Turcot et, déjà, des changements ont été apportés pour consolider le pôle Gadbois et l'amener à rayonner encore plus.

Avantageusement situés et riches au plan patrimonial, les secteurs de l'Église et Cabot, qui sont présentement déstructurés, formeront des secteurs d'intervention prioritaire pour développer leur plein potentiel et lutter contre les nombreux îlots de chaleur qu'on y retrouve. Le défi est colossal, à la hauteur des quelque 2,17 km² de territoire où se côtoient des réalités différentes et des enjeux variés. Et pour y répondre, nous avons aujourd'hui cet outil que nous nous sommes donnés.

Je vous invite à découvrir ce Plan, à vous l'approprier, et à saisir cette occasion unique d'être partie prenante de cette grande aventure. Car avec ce Plan de développement urbain, économique et social Turcot, un futur plus vert, plus actif, plus équitable, plus fort est à portée de main, et c'est à nous collectivement de le forger.

Le PDUÉS est le fruit d'une vaste mobilisation citoyenne, et je tiens à remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé à sa réalisation. Il n'aurait pas existé sans la contribution de plusieurs acteurs. Un merci tout spécial au ministre des Transports de 2012 à 2014, M. Sylvain Gaudreault, qui a accepté de financer le projet d'élaboration du PDUÉS-Turcot que je lui ai présenté alors. Merci également à son successeur, M. Robert Poëti avec qui nous avons signé les ententes nécessaires pour le réaliser. Je tiens également à offrir mes chaleureux remerciements à toute l'équipe PDUÉS, des femmes et des hommes passionnés, animés d'un désir sincère de contribuer activement à transformer les secteurs visés. Finalement, merci à tous les services municipaux (Sud-Ouest et Ville centre) et à l'OCPM pour leur précieuse collaboration.

Agissons ensemble!

Le maire de l'arrondissement,



Benoit Dorais

Président du conseil d'agglomération de Montréal



Anne-Marie Sigouin
Conseillère de la Ville
District Saint-Paul-Émard



Alain Vaillancourt
Conseiller d'arrondissement
District Émard-Saint-Paul



Craig Sauvé
Conseiller de la Ville
District Saint-Henri-Petite-
Bourgogne-Pointe-Saint-
Charles



Sophie Thiébaud
Conseillère d'arrondissement
District Saint-Henri-Petite-
Bourgogne-Pointe-Saint-
Charles



1. MISE EN CONTEXTE



2. PRINCIPAUX ENJEUX



3. ÉNONCÉ DE VISION



4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION



6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES

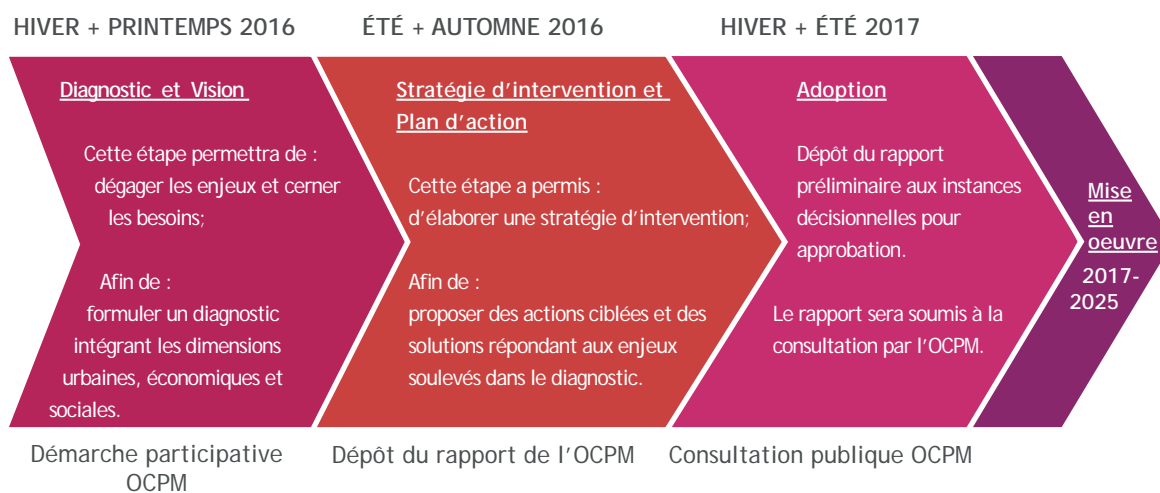


1. MISE EN CONTEXTE

1.1. MANDAT

L'élaboration du Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) Turcot est une démarche de planification qui s'inscrit dans la foulée du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, piloté par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET). L'objectif de la démarche de planification n'est pas de revoir la conception d'ingénierie et les caractéristiques propres à l'échangeur Turcot, mais constitue plutôt l'occasion de proposer des interventions structurantes sur le plan social, économique et sur l'aménagement du territoire. Ces interventions permettront d'améliorer la qualité des milieux de vie dans les quartiers Saint-Henri Ouest, Émard et Côte-Saint-Paul qui côtoient cette infrastructure majeure. D'une superficie de 2,17 km², le territoire du PDUÉS comprend des particularités propres à chacun des secteurs qui le composent en plus de partager des enjeux communs. La démarche participative a permis de dégager une vision d'avenir pour ce territoire qui s'incarne à travers de grandes orientations de développement et d'aménagement. La mise en œuvre sera assurée par une stratégie d'intervention et un plan proposant des actions concrètes ayant pour but d'améliorer la qualité de vie des résidents, mais aussi des travailleurs et de toute personne fréquentant le territoire d'étude.

Le PDUÉS est réalisé grâce à une entente intervenue entre le MTMDET et la Ville de Montréal. Les deux parties se sont engagées à la réalisation de cet exercice de planification, dans le cadre des travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot. Les engagements mutuels visent notamment à améliorer la qualité des milieux de vie des secteurs qui sont traversés par ce projet d'infrastructure. La démarche est réalisée par la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine de l'arrondissement du Sud-Ouest et financée par le MTMDET sur une période de 3 ans; elle comprend les étapes suivantes :



1.2. POURQUOI UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉCONOMIQUE ET SOCIAL (PDUÉS) ?

Il est reconnu que la présence d'une infrastructure routière d'aussi grande envergure génère des nuisances dans les secteurs environnants. La reconstruction de l'échangeur Turcot par le MTMDET est une occasion à saisir afin de proposer des interventions structurantes qui chercheront à améliorer la qualité des milieux de vie dans les quartiers limitrophes en plus de contribuer au développement et à la mise en valeur de ces secteurs. La diversité et la nature des enjeux associés au territoire dans lequel ce projet d'infrastructure s'inscrit nécessitent l'élaboration d'un document permettant d'intégrer les dimensions urbaines, économiques et sociales. Ces aspects commandent une démarche de planification accordant une large place à la collaboration et à la concertation avec les acteurs locaux et les résidents. De plus, le territoire du PDUÉS s'inscrit dans l'un des six secteurs de planification stratégique identifiés au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, soit celui de Turcot-Lachine Est. Ces secteurs de planification stratégique sont identifiés en raison de l'importance des enjeux liés à leur transformation.

L'outil de planification que représente le PDUÉS permet d'énoncer des orientations basées sur le diagnostic du territoire et de mettre de l'avant une stratégie d'intervention concrète en aménagement urbain ainsi qu'en développement social et économique. Les bénéficiaires de ce type d'initiative en planification urbaine ont, notamment, confirmé leur positionnement économique, créé des partenariats pour la réalisation de logements abordables de qualité, identifié des espaces publics à aménager et soutenu des initiatives locales. Puisque le PDUÉS s'inscrit dans un territoire en transformation, il importe qu'une vision de développement et d'aménagement urbain soit établie de concert avec les partenaires et que des projets structurants soient identifiés et liés à un mécanisme de suivi pour en assurer la réalisation. La vision dégagée par le PDUÉS permettra donc de repenser l'avenir des quartiers de manière à améliorer la qualité de vie et en stimuler l'essor économique.

Concrètement, le PDUÉS proposera une stratégie d'intervention appuyée d'un plan d'action comprenant l'identification des investissements requis et des programmes adaptés aux problématiques économiques et sociales. Ce plan pourra également comprendre des interventions planifiées par des organismes du milieu ainsi que les partenaires institutionnels (Parcs Canada, MTMDET, CSDM, STM, etc).

1.3. POURQUOI UNE AUTRE DÉMARCHE PARTICIPATIVE?

Au cours des dernières années, plusieurs démarches de consultation et démarches populaires ont été réalisées dans les secteurs à l'étude, il est donc légitime de questionner la pertinence d'une autre démarche participative. Considérant l'importante superficie du territoire et la variété des milieux de vie, le PDUÉS a notamment comme principal objectif de faire la synthèse des enjeux et aspirations déjà exprimées par plusieurs intervenants et résidents de ces quartiers afin de constituer un véritable document de vision nourrit par la participation des citoyens et des partenaires.

Dans ce contexte, suite à la recommandation du conseil d'Arrondissement du Sud-Ouest, la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM pour mener une démarche participative en amont de l'élaboration du PDUÉS pour les motifs suivants:

- Bénéficier de l'expertise de l'OCPM dans la réalisation de mandats similaires, de sa crédibilité et de sa réputation de neutralité;
- Accéder à des plates-formes de communication connues, largement diffusées et en constante évolution, permettant une représentativité des répondants;
- Assurer la cohésion de l'ensemble de la démarche de participation et de consultation durant tout le processus d'élaboration du PDUÉS et, ultimement, lors de son adoption;
- Assurer l'acceptation et l'adhésion des parties prenantes en misant sur la tenue d'activités variées destinées à une mixité de clientèles;
- Encourager la participation d'intervenants-clés et d'experts dans différents domaines.

En tant qu'organisme indépendant, la collaboration de l'OCPM à l'élaboration du PDUÉS permettra de s'assurer que les résidents, les différentes parties prenantes et tout intéressé auront eu l'occasion d'y contribuer. Par cette démarche, une vision a été établie par une large représentativité de partenaires afin de guider les actions à réaliser non seulement par l'Arrondissement et la Ville de Montréal, mais par une pluralité d'acteurs concernés par le développement et l'aménagement de ces quartiers. Enfin, il est indéniable qu'un fort consensus accentuera la force de ce document, qui se veut la base commune d'une planification cohérente afin de répondre aux besoins exprimés, et à l'obtention du financement nécessaire à la mise en œuvre des stratégies d'intervention.

1.3.1. BILAN DES ACTIVITÉS DE L'OCPM

Le processus de consultation mené par l'OCPM a permis aux résidents et aux intervenants oeuvrant dans les quartiers avoisinants l'échangeur Turcot de s'exprimer à travers les différentes phases de consultation qui se sont déroulées sur une période de 5 mois, soit de janvier à mai 2016.

L'information a été recueillie dans le cadre des activités suivantes :

- Rencontres de préconsultation;
- Questionnaire en ligne;
1500 répondants entre le 1er mars et le 8 avril 2016.
- Tables rondes thématiques;
*Un total de 80 personnes ont participé aux 4 tables rondes suivantes :
la qualité des milieux de vie, la connectivité et la mobilité,
la dynamisation économique et la cohabitation des fonctions, les équipements collectifs.*
- Ateliers créatifs
Neuf ateliers, auxquels ont participé plus de 80 personnes, ont eu lieu entre le 22 mars et le 12 mai;
- Portes ouvertes
Des journées portes ouvertes se sont tenues les 21 et 28 avril 2016 lors desquelles plusieurs acteurs tenaient des kiosques d'information;
- Séances d'audition des opinions
35 mémoires ont été déposés de façon écrite ou orale lors des séances ayant eu lieu les 24 et 25 mai 2016.

L'information recueillie par la Commission ainsi que le rapport de consultation peuvent être consultés au lien suivant : OCPM.qc.ca/quartiersturcot



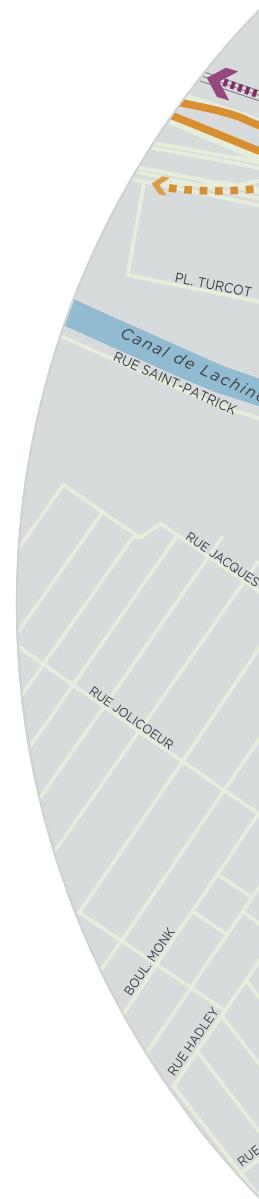
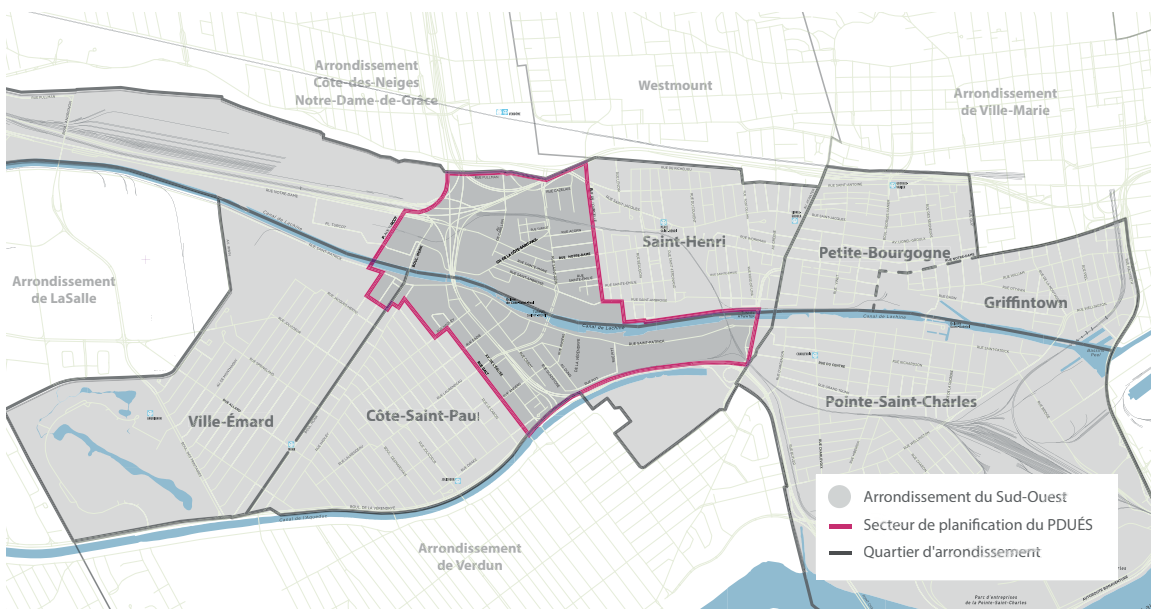
1.4. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

1.4.1. LOCALISATION

Traversé par les structures de l'échangeur Turcot, le territoire du PDUÉS se situe au cœur de l'arrondissement du Sud-Ouest et est constitué de la partie Ouest du quartier Saint-Henri, de la partie Nord-Est des quartiers Côte-Saint-Paul et Émard ainsi que du secteur Cabot. Ce territoire d'un peu plus de 2 km² est délimité de part et d'autre par les arrondissements Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et Verdun, en plus d'être scindé en deux parties par le canal de Lachine qui le traverse.

Le projet Turcot

La carte présentée à la page 13 illustre le tracé schématique des infrastructures autoroutières ainsi que les modifications qui seront apportées à la trame des rues locales. En plus de la reconstruction de l'échangeur principal, le projet Turcot comprend aussi la reconstruction des échangeurs Angrignon, De La Vérendrye, Montréal-Ouest, des tronçons des autoroutes 15, au Sud, et 720, à l'Est, ainsi que la relocalisation de l'autoroute 20 et du corridor ferroviaire du CN vers le Nord. Des modifications ont déjà été apportées au réseau routier local tel que le prolongement du boulevard De La Vérendrye vers la rue Saint-Patrick. Plusieurs autres réaménagements sont à venir entre autres sur les rues Notre-Dame et Saint-Rémi en plus du prolongement de la rue Pullman entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame Ouest. À plusieurs endroits, l'emprise autoroutière est modifiée ce qui permet de libérer des espaces qui pourront être propices au verdissement, au développement immobilier, à l'aménagement de places publiques ou à la reconfiguration plus conviviale du domaine public. Les terrains dégagés feront l'objet d'une gestion de réhabilitation des sols conformément à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.



1. Carte de localisation du territoire d'étude



PROJET TURCOT EN BREF

Témoignage de l'industrialisation de la ville grâce à la voie de navigation que représente le canal de Lachine et à la construction du premier chemin de fer à Montréal, ce secteur du Sud-Ouest de la métropole sera choisi pour y implanter un important projet autoroutier. S'inscrivant dans la vague de modernité qui touche la ville à cette époque, cet imposant chantier routier entraînera plusieurs démolitions d'immeubles dans les quartiers où il s'implante. L'échangeur Turcot constitue un important point de convergence du réseau autoroutier montréalais, dont les structures permettent de relier les autoroutes 15, 20 et 720. Il constitue un passage obligé entre l'Ouest de l'île et le centre-ville de Montréal en plus de permettre l'accès au pont Champlain vers la Rive-Sud et les États-Unis.

Réalisée en 1967, la conception en hauteur de l'échangeur Turcot a permis d'enjamber le canal de Lachine et le corridor ferroviaire afin de maintenir le passage des trains et des navires sous l'infrastructure. Aujourd'hui, plus de 300 000 véhicules circulent quotidiennement sur l'échangeur Turcot ce qui en fait l'un des plus importants du Québec selon le ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Après 45 ans d'utilisation, cette infrastructure et les tronçons autoroutiers qui y convergent doivent maintenant être reconstruits. En 2007, le ministère des Transports annonce donc l'avis de projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount. Le projet de reconstruction a suscité un débat public important où des préoccupations et des prises de position ont été exprimées par plusieurs acteurs.

Suivra une série d'étapes menant à l'octroi du contrat de conception-construction :

- Avis de projet 2007
- Rapport du BAPE 2009
- Décrets ministériels 889-2010 et 890-2010 autorisant le projet aux conditions qui y sont édictées ainsi que l'acquisition d'immeubles par expropriation
- Avant projet définitif 2012
- Appel de proposition 2013
- Octroi du contrat 27 février 2015 à KPH-Turcot

Plus de détails sont disponibles sur le site web du Ministère. www.mtq.qc.ca



1.4.2. SECTEURS

SAINT-HENRI OUEST



Aux fins du PDUÉS, la partie Ouest du quartier Saint-Henri constitue le secteur situé au Nord du canal de Lachine délimité par la rue de Courcelle à l'Est et s'étend jusqu'à la rue Place-Turcot vers l'Ouest. Ce secteur comprend notamment le pôle du Complexe récréatif Gadbois situé au pied de l'échangeur Turcot en bordure du chemin de la Côte-Saint-Paul ainsi que le Village-Turcot qui est circonscrit par la rue Saint-Rémi, la rue Notre-Dame Ouest et les voies ferrées du CN qui traversent le quartier. Plusieurs maisons villageoises érigées dans le Village-Turcot à la fin du 19^e siècle sont encore présentes. D'ailleurs, plus de 45% du parc de logements privés de Saint-Henri a été construit avant 1946¹.

L'occupation résidentielle de Saint-Henri s'est accentuée par le développement immobilier des dernières années, engendré en partie par l'aménagement du canal de Lachine en parc récréotouristique. En 2011, 15 810 personnes étaient résidents du quartier Saint-Henri, une augmentation de 19% depuis 2001, représentant ainsi 22% de la population totale de l'arrondissement du Sud-Ouest². En proportion, plusieurs données du *Portrait sociodémographique et socioéconomique de la population du CSSS du Sud-Ouest-Verdun* démontrent des facteurs de défavorisation plus accentués pour la partie Ouest de Saint-Henri (proportion de familles monoparentales, proportion de personnes sans diplôme, revenu moyen des particuliers)³. À partir de la rue de Courcelle, le secteur Ouest de Saint-Henri est le plus touché par la présence de l'échangeur autoroutier.

Caractérisé par la présence de plusieurs complexes industriels implantés aux abords du canal de Lachine et des voies ferrées, ce secteur est le témoin d'un changement de vocation de ces bâtiments maintenant transformés en lieux d'emplois et de création qui constituent d'importants complexes multilocatifs. À la section 2, la carte du dynamisme économique et social montre la localisation de ce type d'immeuble.



1 Profil des ménages et des logements, Arrondissement du Sud-Ouest, 2014. p.28.

2 Profil de quartier, arrondissement du Sud-Ouest, 2011.

3 Portrait sociodémographique et socioéconomique de la population du CSSS du Sud-Ouest-Verdun, 2014. p.11.

Pôle Gadbois

En 2012, le secteur entourant le Complexe récréatif Gadbois a fait l'objet d'un exercice de consultation mené par la Ville de Montréal afin de développer une vision pour l'avenir de ce secteur. Six orientations ont été identifiées lors des consultations :

1. Développer le pôle Gadbois-Canal de Lachine à son plein potentiel récréosportif;
2. Diversifier et intégrer l'accessibilité au secteur;
3. Améliorer la qualité de l'environnement;
4. Optimiser l'occupation du territoire;
5. Réaffirmer l'identité du lieu;
6. Revitaliser la rue de l'Église.

Puisque les travaux de l'échangeur Turcot, entamés en 2012, ont eu un impact direct sur les activités du Complexe, tel que le déplacement du stationnement, la planification spécifique de ce secteur a dû débiter rapidement. Dans le cadre de l'élaboration du concept préliminaire, les propositions d'aménagement ont également été soumises lors des consultations menées par l'OCPM en avril 2016. Les orientations du PDUÉS et les recommandations de l'OCPM ont été considérées dans la conception du pôle Gadbois.

ÉMARD / CÔTE-SAINT-PAUL



Le territoire d'étude du PDUÉS s'attardera à la partie Nord-Est des quartiers Émard et Côte-Saint-Paul, à partir de la rue Galt vers l'emprise de l'autoroute 15 et entre le canal de Lachine et le boulevard De La Vérendrye. L'occupation résidentielle domine le secteur à l'exception de quelques établissements commerciaux implantés sur la rue de l'Église, l'une des premières voies de circulation ayant mené au développement du Village de Côte-Saint-Paul dont le noyau historique était situé à l'angle de la rue Angers. Quelques bâtiments industriels sont également implantés en bordure de la rue Saint-Patrick au Nord du secteur tel que le complexe Dompark. La construction de l'autoroute 15 a fait subir d'importantes transformations à ce quartier en le scindant dans l'axe de la rue Cabot. En 2011, 16 570 personnes étaient résidents du quartier Côte-Saint-Paul, une augmentation de 3,9% depuis 2001. Le faible nombre de terrains propices à la construction en fait donc un quartier consolidé. La majorité des indicateurs de défavorisation sont répertoriés dans les quartiers Émard et Côte-Saint-Paul, à l'exception du taux d'emploi de Côte-Saint-Paul qui est similaire à la proportion montréalaise (57.1%)⁴.

⁴ Portrait sociodémographique et socioéconomique de la population du CSSS du Sud-Ouest-Verdun, 2014. p.138.

CABOT

Bordé par l'emprise de l'autoroute 15 et de la rue Saint-Patrick, le secteur Cabot est désigné en tant que secteur d'emplois au Plan d'urbanisme, poursuivant ainsi l'occupation industrielle et commerciale héritée par la présence du canal de Lachine, principal vecteur du développement industriel du Sud-Ouest. Réparties de part et d'autre de la rue Pitt, deux zones industrielles composent le secteur. La partie Est est seulement accessible depuis la rue Saint-Patrick, alors que la partie Ouest comprend une trame de rues se poursuivant vers le quartier Côte-Saint-Paul en plus d'être accessible depuis Saint-Henri par le tunnel Saint-Rémi. Dans cette partie, une trentaine de logements sont également présents dans les îlots formés des rues Gladstone, Angers et Dunn. Cette enclave résidentielle est l'héritage des premiers développements immobiliers du quartier Côte-Saint-Paul maintenant séparée par le passage de l'autoroute 15 et modifiée par la vocation industrielle qui aujourd'hui domine dans le secteur Cabot.

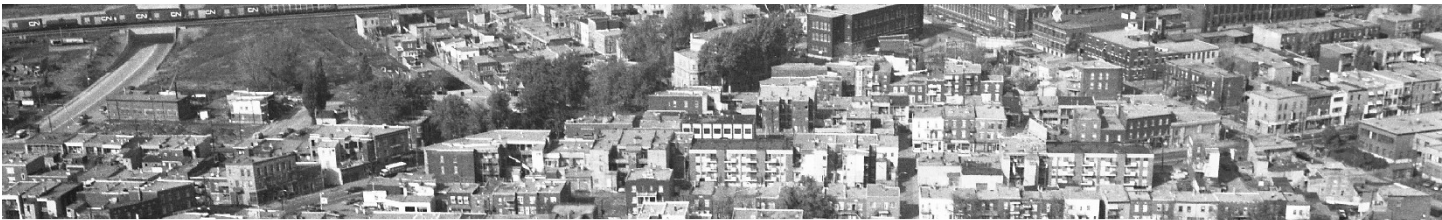
VILLAGE DES TANNERIES

À l'été 2015, alors que les travaux de construction du collecteur Haut-Saint-Pierre et du pont Saint-Jacques s'effectuaient en bordure de la rue Saint-Rémi, d'importants vestiges archéologiques ont été révélés.

Pendant les recherches archéologiques qui se sont terminées en décembre 2016, le MTMDET, le ministère de la Culture et la Ville de Montréal ont mis sur pied un comité directeur chargé de proposer les méthodes de mise en valeur des découvertes archéologiques.

Les vestiges, datant des 18^e et 19^e siècles, comprennent notamment des fondations de bâtiments de l'ancien Village des tanneries et de nombreux artefacts, tel un four et des cuves de tanneur, témoignant des méthodes de travail et du mode de vie des habitants à cette époque. Les vestiges n'ont toutefois pas pu être conservés sur place et plusieurs objets ont été restaurés par le Centre de conservation du Québec.

Quatre axes de mise en valeur sont proposés soit l'exposition d'une cuve de tanneur dans un bâtiment de l'arrondissement Sud-Ouest, l'exposition d'objets muséaux, la réalisation d'une œuvre d'art publique et un rappel toponymique.

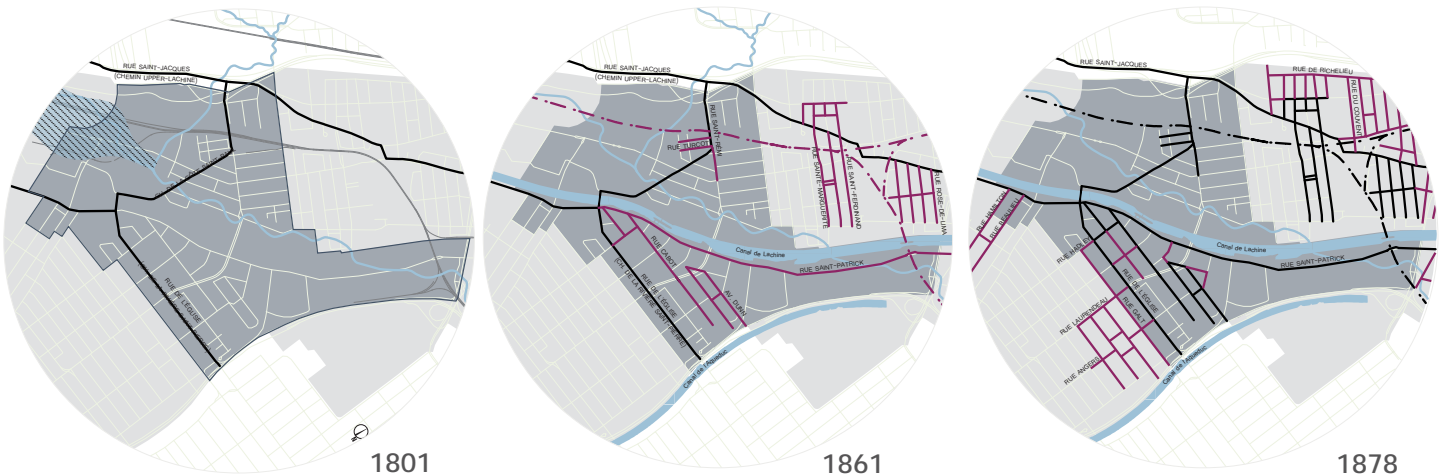


1.4.3. ÉVOLUTION HISTORIQUE

À la page suivante, un portrait général de l'évolution historique des secteurs est présenté sous forme de ligne du temps. Une série de dates marquantes permettent de saisir certaines particularités des étapes de développement du territoire. Plusieurs événements tels que la construction des voies d'eau, des chemins de fer et des autoroutes ont influencé la forme urbaine d'aujourd'hui. Ces axes de transport ont stimulé le développement des quartiers de Côte-Saint-Paul et de Saint-Henri en étant des vecteurs de l'activité économique. Les cartes polyphasées illustrent la croissance des premiers villages qui, au début du 20^e siècle, seront annexés à la Ville de Montréal contribuant ainsi à son urbanisation. Plusieurs bâtiments encore présent sur le territoire sont des témoins des différentes époques ayant marquées l'évolution des quartiers.



3. Cartes polyphasées

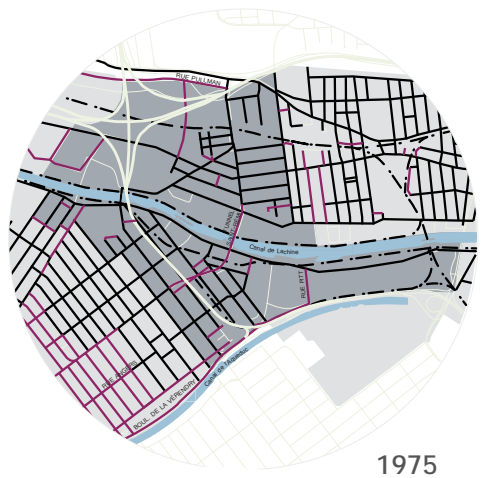




1890



1907



1975

- Arrondissement du Sud-Ouest
- Territoire d'étude du PDUÉS
- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Évolution des réseaux routiers et ferroviaires
- Réseau routier existant

vers 1685

- Implantation de la première tannerie aux abords de la rivière Saint-Pierre.

1781

- Implantation des tanneries Rolland sur le Chemin Upper Lachine (rue Saint-Jacques) au pied du ruisseau Glen. Le secteur est caractérisé par un réseau hydrographique formé de la rivière Saint-Pierre, du ruisseau Glen et du Lac-aux-Ioutrés.
- Un regroupement d'une dizaine de maisons forment un petit bourg le long du Chemin Upper Lachine qui deviendra un important village de production artisanale; Saint-Henri des tanneries.

1825

- Ouverture du canal de Lachine à la navigation.
- Malgré cette nouvelle voie de navigation, l'exploitation des terres agricoles demeure présente dans Saint-Henri.
- Construction des premières maisons de ferme de la Côte-Saint-Paul le long de la rue Saint-Patrick.

1847

- Inauguration du 1er chemin de fer permettant de relier le centre-ville à Lachine en traversant Saint-Henri d'Est en Ouest.
- Lotissements de trames de rues orthogonales de part et d'autre des voies ferrées.

1848

- 1er élargissement du canal de Lachine.

vers 1850

- Industrialisation aux abords du canal de Lachine dont les écluses fournissent l'énergie hydraulique aux industries.
- Premiers établissements organisés le long de la rue de l'Église et un second dans le secteur des rues Gladstone et Dunn à proximité des manufactures.

1852-1856

- Construction du canal de l'aqueduc.

1873

- 2e élargissement du canal de Lachine.

1874-1875

- Fondation du Village de Côte-Saint-Paul.
- Fondation de la Ville de Saint-Henri.

1878

- Formation de la municipalité de Ville-Émard à l'Ouest de la rue de l'Église se détachant de Côte-Saint-Paul.

1800

1850

1900



Map of the harbour city and environs of Montreal for Mc.Gregors British America, 1830. BANQ



City of Montreal and suburbs, 1875



Villages des tanneries, 1859, Alexander Henderson, Musée McCord

Au début du 20e siècle, les abords du canal de Lachine représentent la plus grande concentration industrielle au Canada. Des voies ferrées longent les rives du canal de Lachine afin de desservir les industries.

1905

- Saint-Henri est annexé à la Ville de Montréal.
- Construction de la Canada Malting Co. qui sera la plus importante malterie au Canada et la 2e à l'échelle mondiale.

1906

- Aménagement de la cour de triage Glen.

1910

- Côte-Saint-Paul est annexé à la Ville de Montréal.

1911

- Construction de l'usine de filtration Atwater.

1925-1931

- Aménagement de la cour de triage Turcot.
- Canalisation de la rivière Saint-Pierre.
- Prolongement de la rue Notre-Dame à l'Ouest de la rue Saint-Rémi.

1954

- Construction du tunnel Saint-Rémi

1960

- Déclin industriel suite à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Des parties du canal sont remblayées et l'ensemble des canaux du secteur Cabot.
- Construction du Complexe récréatif Gadbois.

1967

- Mise en fonction de l'échangeur Turcot. Plusieurs îlots sont démolis pour faire place aux infrastructures autoroutières.

1970

- Fermeture à la navigation du canal de Lachine.

1977

- Aménagement d'une 1ere piste cyclable sur les berges du canal de Lachine.

2002

- Le canal est ouvert à la navigation de plaisance.
- Construction d'un pont dans l'axe du boulevard Monk.

2003 Fermeture de la cour de triage Turcot (CN)

2004 Fermeture de la cour de triage Glen (CP)

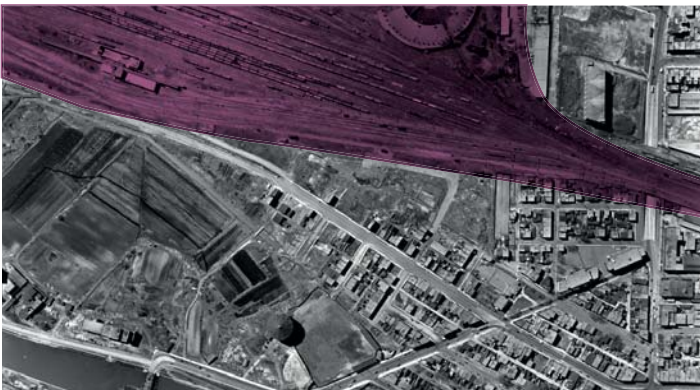
2015 Ouverture du CUSM au site Glen

1950

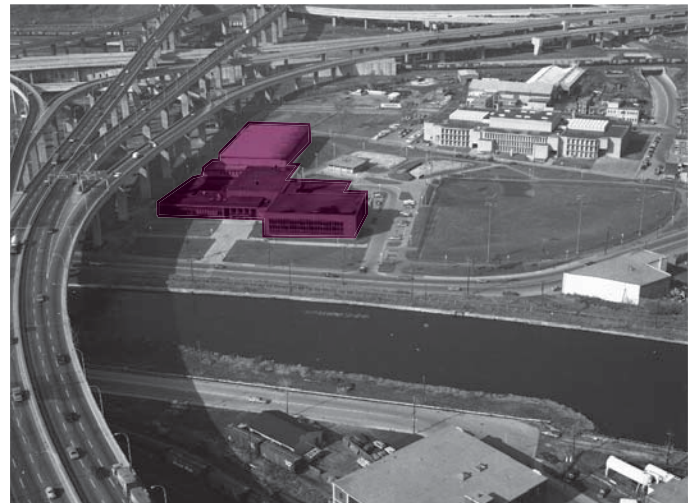
2016



Canal de Lachine, Fairchild aerial surveys. 1925. BANO



Cour Turcot Archives de la Ville de Montréal. 1947-1949



Echangeur Turcot et Centre Gadbois Archives de la Ville de Montréal. 1972

1.5. ARRIMAGE AVEC LES POLITIQUES DE LA VILLE DE MONTRÉAL ET DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

La démarche du PDUÉS s'inscrit dans les orientations de plusieurs politiques de la Ville de Montréal et des plans locaux de l'arrondissement du Sud-Ouest. Les propositions du PDUÉS s'arriment également avec les autres démarches de planification identifiées en annexe.

1.5.1. POLITIQUES ET PLANS DE LA VILLE DE MONTRÉAL

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Poursuivant les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Schéma est le cadre de référence en aménagement du territoire depuis son adoption en 2015 pour l'ensemble des arrondissements et des villes qui composent l'île de Montréal. Axée sur l'aménagement durable du territoire, la vision stratégique du Schéma mise sur trois grandes orientations dont deux s'appliquent plus précisément au PDUÉS:

- Favoriser un cadre de vie de qualité;
 - *Privilégier la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public.*
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt;
 - *Protéger le patrimoine bâti, les territoires d'intérêt écologique et le paysage.*

Le PDUÉS s'inscrit également dans l'un des six secteurs de planification stratégique, soit celui de Turcot-Lachine Est.

PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL ET CHAPITRE DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

Puisque le territoire est caractérisé par d'importants secteurs en requalification, le défi principal du Chapitre, adopté en 2005, consiste en la gestion d'un milieu en transition par l'intégration de nouvelles activités urbaines et de nouvelles clientèles, dans le respect du patrimoine industriel et résidentiel, en harmonie avec la population en place et pour son bénéfice.

Afin de relever ce défi, en plus de souscrire aux enjeux pan-montréalais du Plan d'urbanisme relatifs à l'arrondissement, trois enjeux locaux d'aménagement sont identifiés et auxquels le PDUÉS entend contribuer:

1. La mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement;
(caractère identitaire, canal de Lachine, richesse patrimoniale, situation géographique)
2. La réalisation du plein potentiel de développement économique, social et culturel de l'arrondissement;
3. L'amélioration des conditions de vie des résidents de l'arrondissement.

Ces trois enjeux se déclinent en 23 objectifs et 86 actions ciblés qui ont guidé la planification de l'arrondissement au cours des 10 dernières années.

Dans les limites du territoire du PDUÉS, deux secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise sont identifiés soit le canal de Lachine et les sites entourant l'échangeur Turcot en plus du secteur Cabot qui est un secteur de planification à portée locale. Le Plan d'urbanisme sera révisé au cours des prochaines années.

LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

Adopté en 2008, le Plan de transport de la Ville de Montréal vise cinq objectifs afin de répondre aux besoins de mobilité des citoyens et de réduire significativement l'utilisation de l'automobile à Montréal:

- Offrir des conditions optimales de déplacement;
- Améliorer la qualité de vie des citoyens;
- Améliorer la qualité de l'environnement;
- Soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise;
- Planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire.

Ces notions sont incontournables dans les actions proposées par le PDUÉS qui cibleront les enjeux liés aux transports collectifs et actifs ainsi qu'à la sécurité des déplacements.

LA POLITIQUE DU DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE MONTRÉAL 2005-2015

La culture est un moteur de l'économie montréalaise et définit l'identité, l'histoire et la cohésion sociale de la ville. L'accessibilité, le soutien aux arts et l'impact de la culture sur le cadre de vie des citoyens sont les trois enjeux identifiés par la Politique et sur lesquels le PDUÉS pourra arrimer les actions concernées.

LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 2011-2017

Les actions axées sur le dynamisme économique et social que le PDUÉS entend proposer seront arrimées avec le cadre stratégique et les objectifs de la Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal. Plus précisément, les espaces de collaboration et l'innovation urbaine sont des piliers de la Stratégie sur lesquels les propositions du PDUÉS pourront s'appuyer afin de répondre à certains objectifs tels qu'augmenter le taux d'emploi, diminuer le taux de chômage des immigrants récents ou accroître l'indice entrepreneurial.

LA POLITIQUE DU PATRIMOINE

Adoptée en 2005, la Politique guide les actions de la Ville et de ses partenaires, afin que le patrimoine montréalais soit un levier de développement culturel, social et économique. Puisque le PDUÉS s'inscrit dans le contexte d'un territoire en changement, la notion du patrimoine sera abordée par les éléments distinctifs qui caractérisent le cadre de vie des quartiers et qui sont la mémoire de leur évolution. Afin de mettre en oeuvre les objectifs de la Politique, un projet de plan d'action a été entériné en 2017 et fait l'objet d'une démarche de consultation.

1.5.2. POLITIQUES ET PLANS DE L'ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

PLAN D'ACTION INTÉGRÉ DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL 2016-2020

Fondé sur la maximisation de la rentabilité sociale, le plan d'action vise à améliorer le cadre, les conditions et la qualité de vie de la population. Compte tenu du profil socio-démographique et du développement rapide du territoire, deux axes d'intervention prioritaire sont identifiés :

- 1- *La lutte à la pauvreté;*
- 2- *La cohésion sociale et la participation citoyenne.*

Afin de mettre en oeuvre les propositions du plan d'action, l'Arrondissement entend créer un comité de suivi et actualiser les actions en fonction des réalisations.

Les actions proposées par le PDUÉS devront être cohérentes avec l'approche retenue pour le développement social de l'arrondissement dont les axes d'interventions permettront d'établir les priorités.

PLAN LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2013-2015

Découlant du *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* de la Ville de Montréal, le *Plan local de développement durable* de l'arrondissement du Sud-Ouest comprend 25 actions et 87 engagements. Les orientations visent l'amélioration de la qualité de l'air, la qualité des milieux de vie résidentiels, la gestion des ressources, l'adoption de bonnes pratiques pour les industries, les commerces et les institutions ainsi que la protection de la biodiversité. Un nouveau plan est actuellement en élaboration par l'Arrondissement suite au dépôt du plan Montréal Durable 2016-2020. Le PDUÉS entend arrimer les actions concernant le territoire d'étude et contribuer aux orientations du Plan.

PLAN D'ACTION SUR LE PATRIMOINE BÂTI DES SECTEURS ÉTABLIS 2012-2015

S'inscrivant dans la continuité des efforts et pratiques habituelles en matière de patrimoine, le Plan d'action sur le patrimoine bâti des secteurs établis s'attarde particulièrement au cadre bâti patrimonial des secteurs bien établis de l'arrondissement et propose 3 objectifs:

- Assurer le développement continu des connaissances;
- Améliorer les mesures de protection et de préservation du patrimoine;
- Mettre en valeur le patrimoine de l'arrondissement.

Ces objectifs jettent les bases des actions à proposer en matière de patrimoine pour le PDUÉS.

PLAN D'ACTION EN MATIÈRE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES DANS LES PROJETS RÉSIDENTIELS

Afin de bonifier la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* de la Ville de Montréal, l'Arrondissement du Sud-Ouest a adopté en 2012 un plan d'action local en matière d'inclusion. Le Plan d'action compte sur la vigueur du marché immobilier de l'arrondissement afin d'assurer la production de logements sociaux et communautaires. En 2016, l'Arrondissement a clarifié les modalités d'application pour les acteurs locaux du développement et affirmé la nécessité de maintenir l'équilibre social sur son territoire, notamment en élargissant le nombre de projets assujettis aux exigences d'inclusion, en modulant le calcul de la contribution en fonction des quartiers et du type de contribution (monétaire, sur site, hors site).


PLAN DIRECTEUR DES PARCS ET ESPACES VERTS

Déposé en 2010, le document est un outil de planification du réseau de parcs et permet de gérer les projets d'aménagement et la mise à niveau des équipements problématiques. Quatre éléments composent le Plan directeur des parcs et espaces verts du Sud-Ouest :

- Le portrait du territoire actuel par l'analyse des parcs et des installations;
- Les problématiques qui régissent les parcs;
- Les lignes directrices qui orienteront les futurs aménagements;
- Les interventions concrètes sur une échelle de 15 ans.

Le Plan est une source d'information qui contribuera à établir les enjeux préliminaires du PDUÉS portant sur les thèmes du verdissement et des équipements. Une mise à jour du Plan est actuellement en élaboration par la Direction des travaux publics.



- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. ÉNONCÉ DE VISION
 - 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
 - 5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION
 - 6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES



2. PRINCIPAUX ENJEUX

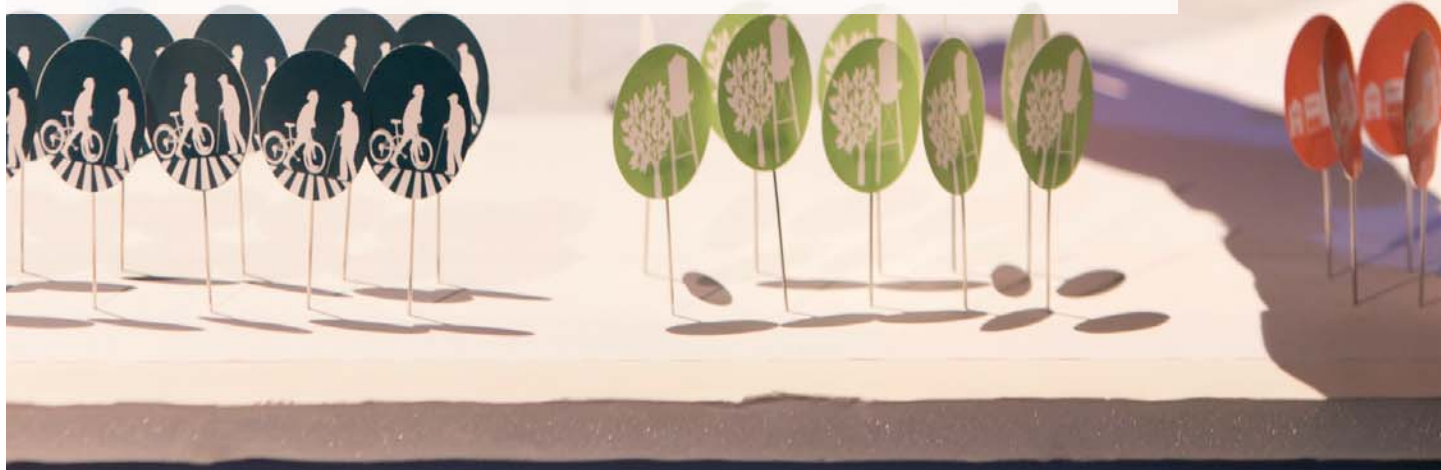
Les quartiers centraux des villes sont des milieux complexes constitués de multiples enjeux de diverses natures. Afin de développer une vision intégrée du territoire d'étude du PDUÉS, les enjeux ont été regroupés sous quatre grands thèmes :

- Qualité des milieux de vie;
- Dynamisme économique et social;
- Environnement, paysage et patrimoine;
- Mobilité et connectivité.

Bien que divisés par thèmes, certains enjeux sont multidimensionnels et s'expriment différemment selon les caractéristiques propres aux secteurs touchés. La présente section synthétise les principaux enjeux du territoire.

Cette synthèse s'appuie tout d'abord sur les préoccupations et les enjeux soulevés par la population lors de la conception du projet Turcot, notamment dans le cadre des audiences publiques tenues par le BAPE. En outre, une analyse complète des documents de planification, des études et des charrettes citoyennes a été réalisée afin de jeter les bases de la réflexion et d'alimenter la démarche participative. À cet égard, l'approche méthodologique de l'élaboration du PDUÉS vise une large participation citoyenne; des rencontres de travail entre les représentants du PDUÉS et les intervenants clés du territoire ont eu lieu. Par ailleurs, l'Office de consultation publique de Montréal a mené une démarche de consultation en amont de l'élaboration de ce document (voir section 1.3).


Il importe de souligner que cette synthèse constitue un sommaire et non une analyse exhaustive des enjeux du territoire. Les enjeux retenus découlent de la démarche participative, cette priorisation est donc basée sur les besoins exprimés par les citoyens. La vision de développement du territoire et la stratégie d'intervention s'arrimeront aux enjeux identifiés.





2.1. QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE

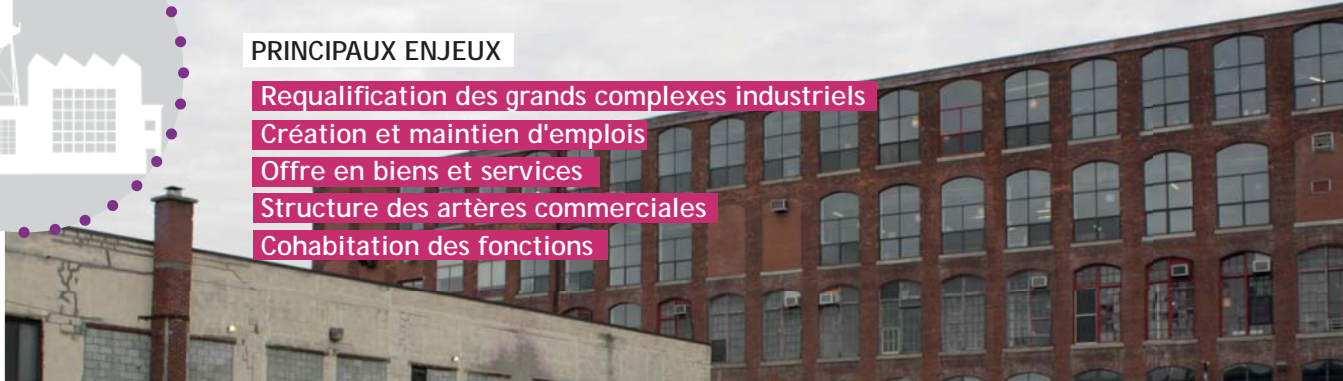
PRINCIPAUX ENJEUX

- Développement immobilier
 - Défavorisation
 - Qualité et accès aux logements
 - Sécurité alimentaire
 - Équité sociale
- 



2.2. DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET SOCIAL


PRINCIPAUX ENJEUX

- Requalification des grands complexes industriels
 - Création et maintien d'emplois
 - Offre en biens et services
 - Structure des artères commerciales
 - Cohabitation des fonctions
- 



2.3. ENVIRONNEMENT, PAYSAGE ET PATRIMOINE


PRINCIPAUX ENJEUX

- Nuisances
 - Îlot de chaleur
 - Bâtiments d'intérêt patrimonial
 - Aménagement public
- 



2.4. MOBILITÉ ET CONNECTIVITÉ

PRINCIPAUX ENJEUX

- Circulation de transit
 - Connectivité entre les quartiers
 - Mobilité active
 - Desserte du réseau d'autobus
- 

2.1. QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE

Les milieux de vie du territoire d'étude sont situés à la limite des quartiers résidentiels établis qui ont été historiquement enclavés. Le cadre bâti est principalement constitué de *plex* construits avant 1960, on dénote à cet égard de nombreux bâtiments vacants et nécessitant des réparations majeures.

Parallèlement, de récents **développements immobiliers** en copropriété ont été réalisés contribuant à l'augmentation de la population depuis 2001. Néanmoins, plus du deux tiers des résidents sont locataires et les données sociodémographiques révèlent une **défavorisation** marquée, causant des problèmes d'isolement, d'inégalité et d'exclusion sociale. De cette défavorisation émerge notamment des problématiques d'accessibilité aux biens et services de première nécessité ainsi qu'à des logements de qualité et abordables.

Indice de défavorisation



Indicateurs de défavorisation

- État matrimonial
- Monoparentalité
- Personnes vivant seules
 - Taux d'emploi
 - Diplomatation
 - Revenu moyen

Sécurité alimentaire



Chacun a, à tout moment, les moyens tant physiques qu'économiques d'accéder à une alimentation suffisante pour mener une vie active et saine.⁵

Embourgeoisement



Transformation socio-économique d'un quartier urbain ancien engendrée par l'arrivée progressive d'habitants aisés (...)⁶

Lors des consultations publiques, les participants ont mis de l'avant le concept de quartier complet pour atteindre un équilibre social :

« Pour ces participants, s'assurer de l'équilibre social signifie, entre autres, de créer une mixité géographique dans les aménagements, de contrôler la gentrification commerciale et résidentielle et de ne créer ni des ghettos de riches, ni des ghettos de pauvres. »

Ce concept réfère à celui de l'**équité sociale** qui prône l'offre de conditions justes et équitables pour tous afin d'atteindre une cohésion sociale.

5. Organisation mondiale de la santé

6. Multidictionnaire de la langue française, Éditions Québec Amérique, 2015



2.2. DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le territoire d'étude comprend deux secteurs d'emplois tels que définis au Plan d'urbanisme, soit le secteur Cabot et une partie de la cour Turcot. Une réflexion s'impose sur l'avenir de ces secteurs lourdement affectés par les impacts de la reconstruction de l'échangeur Turcot et le déclin de l'économie manufacturière, forçant la **requalification des grands complexes industriels**.

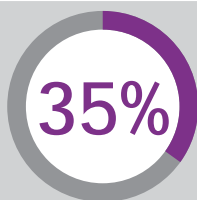
À cet égard, plusieurs de ces ensembles industriels ont été convertis en complexes multilocatifs qui constituent aujourd'hui **des pôles d'emplois** majeurs dans le portrait économique de l'arrondissement du Sud-Ouest. D'autre part, la localisation avantageuse du territoire par rapport aux réseaux de transport et le centre-ville, lui confère un positionnement stratégique dans l'échiquier économique nord-américain.

Secteurs d'emplois



Lorsque identifiés au Plan d'urbanisme, les secteurs d'emplois sont des aires à vocation économique. Contrairement aux secteurs mixtes, l'usage habitation y est exclu.

Création et maintien d'emplois



35% des emplois sont situés dans un des complexes multilocatifs de l'arrondissement du Sud-Ouest. Ces édifices accueillent 70% des entreprises répertoriées.

Artères commerciales



Les 3 éléments du succès :

1. *Mix* commercial équilibré (produits et services)
2. Aménagement urbain convivial;
3. Accessibilité.

L'**offre en biens et services** des artères commerciales du territoire d'étude ne répond pas aux besoins exprimés par les résidents et les travailleurs. Cette inadéquation entre l'offre et la demande entraîne des fuites commerciales. La dégradation de la **structure commerciale** historique du boulevard Monk, de la rue Notre-Dame Ouest et de l'avenue de l'Église est caractérisée par de nombreux locaux vacants ou des conversions de locaux commerciaux en logement, brisant la continuité commerciale. La vitalité commerciale est également tributaire de la densité de population qui compose l'aire d'influence de l'artère. Une réflexion approfondie pour ces artères à requalifier s'impose.

L'absence de vision de développement limite le dynamisme économique et social des zones d'emplois ainsi que les retombées économiques, notamment en termes de création d'emplois et de taxes foncières. De plus, cette situation génère des conflits de **cohabitation des fonctions**, ne favorise pas le partenariat entre les acteurs du développement et l'employabilité locale.



5. Carte dynamisme économique et social

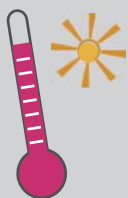


2.3. ENVIRONNEMENT, PAYSAGE ET PATRIMOINE

Il est indéniable que la présence d'axes routiers et ferroviaires génère des **nuisances** majeures sur les quartiers environnants, notamment au niveau sonore et de la qualité de l'air. De nombreuses craintes quant aux impacts de ces infrastructures dans les milieux de vie ont été soulevées tout au long de la démarche. Par ailleurs, cette présence accentue une problématique marquée d'**îlot de chaleur** pour le territoire d'étude, pouvant entraîner des problèmes de santé publique, particulièrement pour les personnes vulnérables.

Riche d'une grande histoire, le paysage urbain du territoire est caractérisé par la présence de nombreux **bâtiments d'intérêt patrimonial**, particulièrement aux abords du canal de Lachine, lieu historique du Canada. Intimement rattachés à la mémoire collective, ces bâtiments doivent être préservés et valorisés afin de maintenir cet héritage pour les générations futures. De plus, l'arrondissement est caractérisé par son dynamisme culturel et la mise en valeur du territoire doit miser sur cette dimension.

Îlot de chaleur



Un îlot de chaleur est une zone où la température est plus élevée qu'ailleurs dans la ville. Les activités humaines, les routes et les immeubles sont les principales causes de leur formation.

Climat sonore



55 décibels est le niveau sonore maximal recommandé pour les espaces extérieurs des usages sensibles (habitation, équipements collectifs et institutionnels).⁷

Parcs et espaces vert



Le ratio de superficie de parcs par 1000 habitants est de 1,08 hectare dans Côte-Saint-Paul/Émard et de 1,19 dans Saint-Henri ce qui est inférieur au ratio de l'Arrondissement : 1,28 hectare.⁸

Plusieurs participants aux activités de l'OCPM ont signalé que certains **aménagement publics** ne répondent pas à leurs besoins relatant un manque d'entretien, une vétusté des équipements et une carence en modules de jeu. On dénote aussi une faible canopée dans le secteur d'étude, l'implantation de mesures compensatoires aux abords de l'échangeur tendra vers l'équité environnementale.

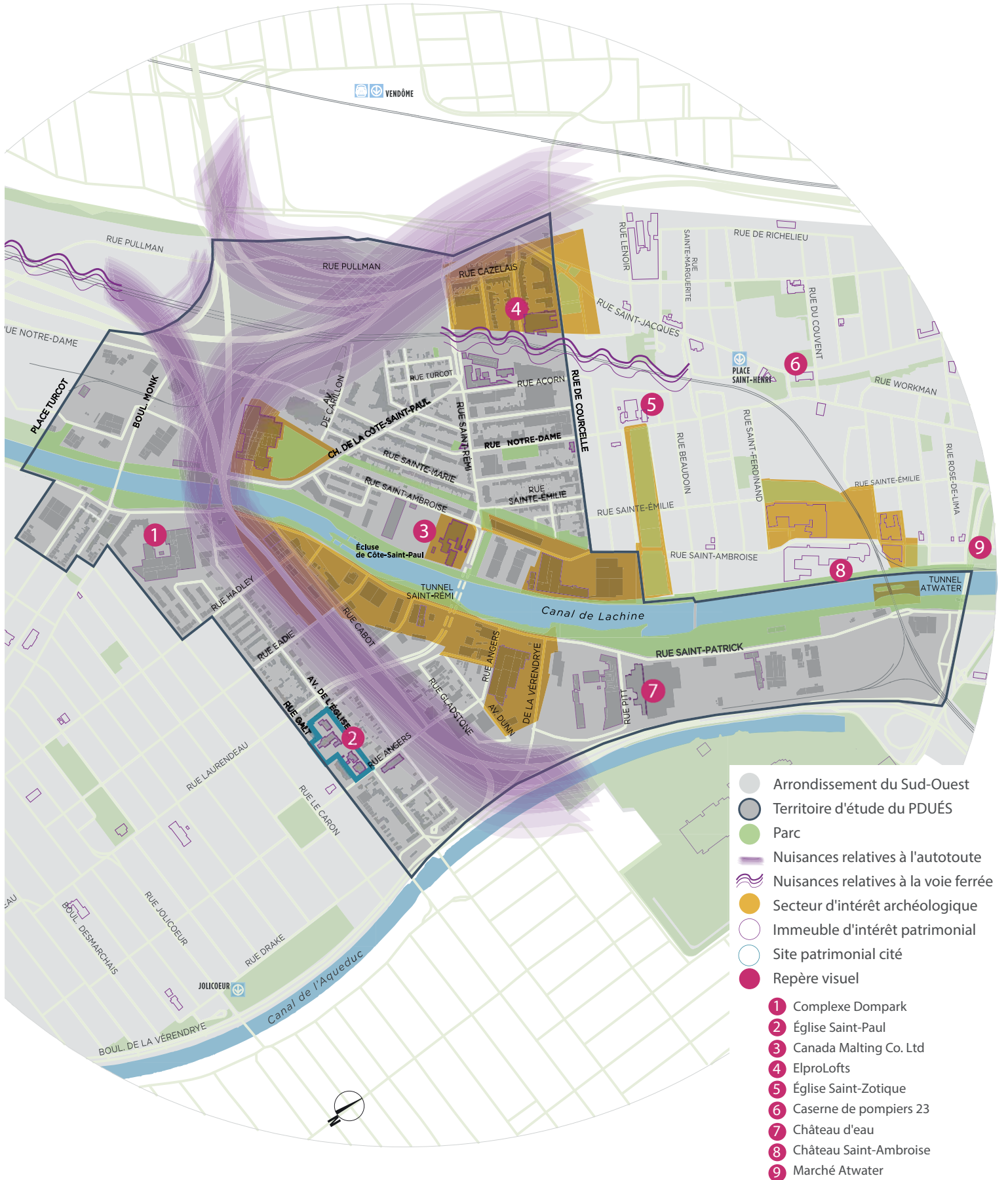


7. Organisation mondiale de la santé

8. Plan directeur des parcs et espaces verts de l'Arrondissement du Sud-Ouest, 2010.

Ce ratio n'inclut pas la falaise Saint-Jacques, le parc du canal de Lachine et le parc Angrignon.

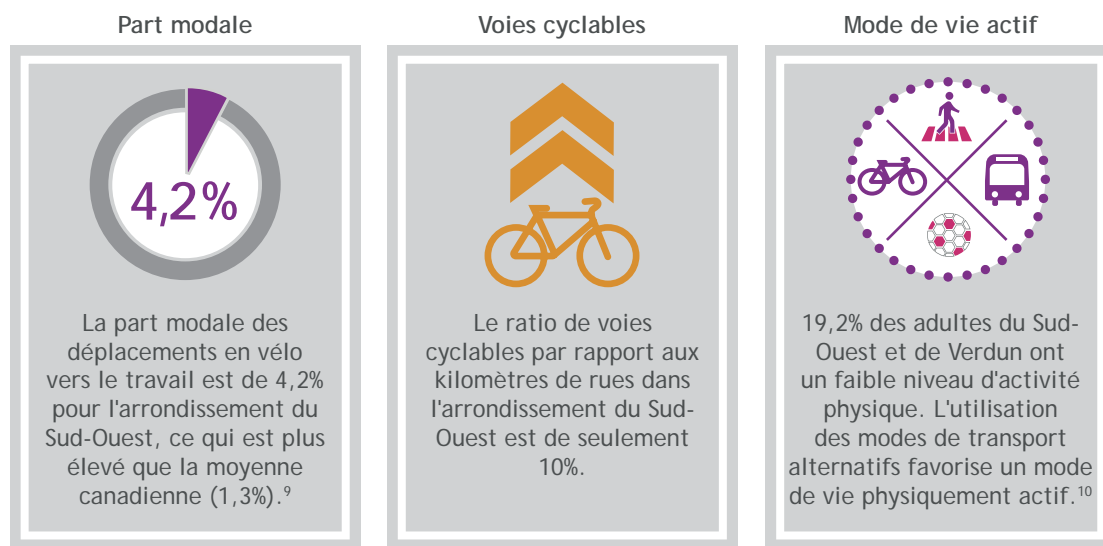
6. Carte environnement, paysage et patrimoine



2.4. MOBILITÉ ET CONNECTIVITÉ

La présence de l'échangeur Turcot entraîne des impacts en générant notamment des problèmes de **circulation de transit dans les milieux de vie**. De plus, cet ouvrage est une des barrières physiques qui cause des problèmes de **connectivité entre les quartiers** et les arrondissements voisins.

Lors des consultations publiques, la **mobilité active** est ressortie comme un enjeu à prioriser dans le cadre de l'élaboration du PDUÉS. À cet égard, la nécessité de créer de nouveaux liens structurants dans les quartiers semble faire consensus et des axes de mobilité prioritaires ont été identifiés. En outre, les participants ont souligné l'importance de sécuriser les intersections accidentogènes et d'implanter des mesures d'**apaisement de la circulation** afin de favoriser la mobilité douce et ce, particulièrement autour des établissements scolaires et pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Par ailleurs, les accès au canal de Lachine ne sont pas balisés ni sécuritaires et, de façon générale, l'interface avec le domaine public ne favorise pas son accessibilité et sa mise en valeur.











Au niveau du transport en commun, la **desserte du réseau d'autobus** est jugée inadéquate en termes de fréquence et de circuits. De plus, l'aménagement des aires d'attente n'est pas optimal, on dénote l'absence de bancs ou d'abribus à plusieurs arrêts.


C'est en misant sur la **bonification de l'offre en transport alternatif**, le confort des usagers et la cohabitation sécuritaire de l'ensemble des modes de transport que chacun pourra créer son propre cocktail de transport.

9. Rapport de rétroaction, collectivité vélo sympathique, Vélo Québec, 2016, p.1

10. Pour des quartiers en santé, CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal - Réseau local Sud-Ouest-Verdun, mémoire déposé à l'OCPM, mai 2016, p.11.



-  Arrondissement du Sud-Ouest
-  Territoire d'étude du PDUÉS
-  Axe prioritaire de mobilité active à développer
-  Point de connectivité entre les quartiers et les arrondissements
-  Interface du canal de Lachine avec le domaine public
-  Barrière physique
-  Établissement scolaire
-  Corridor de camionnage problématique

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. ÉNONCÉ DE VISION
 - 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
 - 5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION
 - 6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES



3. ÉNONCÉ DE VISION

Suite à la démarche participative portant sur l'avenir des quartiers avoisinant l'échangeur Turcot : *Au-delà des chantiers, pensons les quartiers*, l'OCPM a publié le rapport de consultation publique en août 2016. Le rapport met en lumière les préoccupations et les opinions des participants et l'Arrondissement prend acte des 25 recommandations formulées par les membres de la Commission. La consultation qui a rejoint plus de 2 200 personnes est un succès.

La Commission recommande que la vision du PDUÉS s'articule autour du concept *D'hier à demain: tisser les liens d'un milieu responsable, ouvert et dynamique.*

« Un milieu où il est possible de se loger convenablement, de travailler, de bouger, de se déplacer agréablement et en toute sécurité, de se côtoyer et d'accéder aux services dont on a besoin. Un milieu fier, à l'identité forte où cohabitent le passé et le nouveau et où tous ont leur place, qu'il soient jeunes ou aînés, seuls ou en famille, anciens ou nouveaux résidents. Un milieu qui réaffirme l'importance de ses zones d'emplois et de ses artères commerciales pour stimuler et soutenir le dynamisme économique au bénéfice de tous dans l'esprit du développement durable. »



3.1. UNE VISION PARTAGÉE PAR TOUS

Inspiré par le concept recommandé par l'OCPM, l'Arrondissement propose une vision axée sur les priorités identifiées par les citoyens. Cette vision appliquée au territoire, permet de formaliser des gestes précis répondant aux enjeux actuels tout en soutenant l'évolution des milieux de vie :

« Un environnement sain à échelle humaine avec une identité forte incarnée par l'héritage de ses quartiers, l'économie locale et ses citoyens. »

Environnement sain



Ensemble d'éléments qui agit sur l'individu et qui constitue le cadre de vie de la collectivité. Le verdissement massif, la réduction des îlots de chaleur, le développement de réseaux favorisant la mobilité active et la sécurisation des parcours sont des caractéristiques favorables au développement d'un environnement sain.

Échelle humaine



Concevoir la ville comme un milieu de vie et un espace de socialisation où les rues et les espaces publics sont aménagés pour l'être humain.

Héritage des quartiers




Promouvoir et protéger le patrimoine industriel et les éléments historiques ayant forgé l'identité actuelle et contribuant à son rayonnement.

Économie locale



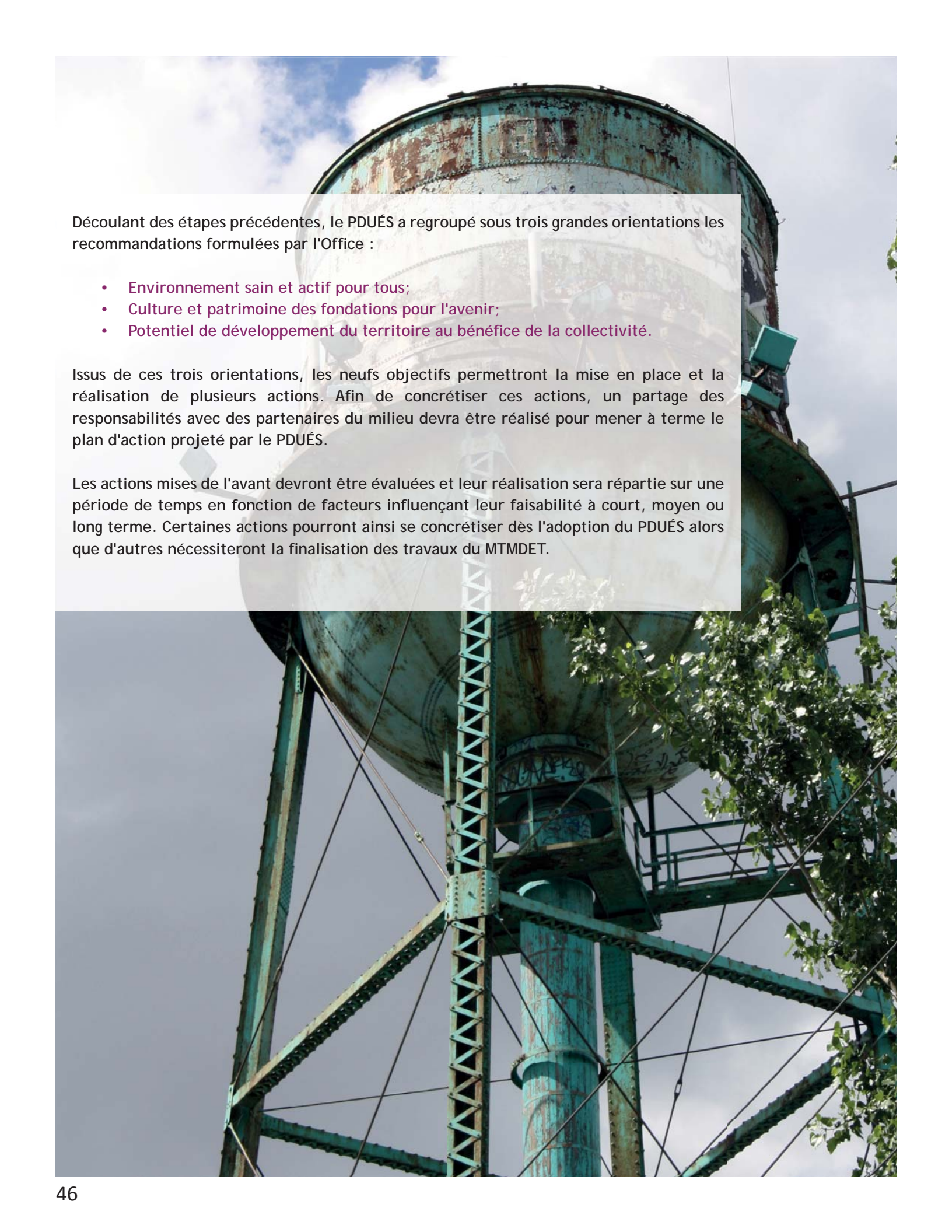
Système d'activités composé de secteurs d'emplois, d'artères commerciales offrant des biens et services et d'un développement communautaire façonné pour et par la collectivité locale.

Les quatre concepts qui composent la vision de l'Arrondissement serviront de guide à l'élaboration des orientations et des actions. Par la mise en oeuvre du plan d'action, l'Arrondissement répondra aux recommandations de l'Office qui sont basées sur les préoccupations des citoyens.

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. ÉNONCÉ DE VISION
 - 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
 - 5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION
 - 6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES



4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



Découlant des étapes précédentes, le PDUÉS a regroupé sous trois grandes orientations les recommandations formulées par l'Office :

- Environnement sain et actif pour tous;
- Culture et patrimoine des fondations pour l'avenir;
- Potentiel de développement du territoire au bénéfice de la collectivité.

Issus de ces trois orientations, les neuf objectifs permettront la mise en place et la réalisation de plusieurs actions. Afin de concrétiser ces actions, un partage des responsabilités avec des partenaires du milieu devra être réalisé pour mener à terme le plan d'action projeté par le PDUÉS.

Les actions mises de l'avant devront être évaluées et leur réalisation sera répartie sur une période de temps en fonction de facteurs influençant leur faisabilité à court, moyen ou long terme. Certaines actions pourront ainsi se concrétiser dès l'adoption du PDUÉS alors que d'autres nécessiteront la finalisation des travaux du MTMDET.

4.1. ENVIRONNEMENT SAIN ET ACTIF POUR TOUS

PRINCIPAUX OBJECTIFS

Mettre en place des mesures compensatoires pour réduire les nuisances et maximiser le verdissement

Accorder la priorité aux transports actifs et collectifs



4.2. CULTURE ET PATRIMOINE DES FONDATIONS POUR L'AVENIR

PRINCIPAUX OBJECTIFS

Préserver et mettre en valeur le patrimoine

Promouvoir l'expression culturelle



4.3. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE AU BÉNÉFICE DE LA COLLECTIVITÉ

PRINCIPAUX OBJECTIFS

Redonner une échelle humaine à l'avenue de l'Église

Protéger et développer les zones d'emplois

Miser sur les forces vives du milieu

Assurer une desserte en biens et services et augmenter l'attractivité des artères commerciales existantes

Consolider l'usage résidentiel tout en maintenant une offre de logement de qualité pour tous



4.1. ENVIRONNEMENT SAIN ET ACTIF POUR TOUS

4.1.1. INSTAURER DES MESURES COMPENSATOIRES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES ET MAXIMISER LE VERDISSEMENT

Plusieurs terrains aux abords de l'échangeur Turcot seront aménagés par le MTMDET et l'Arrondissement, ce qui contribuera à augmenter la superficie en espaces verts et à la réduction des impacts de l'autoroute.

À cet égard, l'Arrondissement saisit aussi cette occasion afin de bonifier la desserte en équipements collectifs. Les objectifs de verdissement s'appliquent autant sur le domaine public que privé. En bonifiant le couvert végétal, l'Arrondissement cherche à constituer un environnement sain et agréable pour les résidents et les travailleurs.

4.1.2. ACCORDER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

Par l'amélioration des modes de déplacement actifs et collectifs, l'intention de l'Arrondissement est de permettre à tout individu de pouvoir se déplacer sécuritairement et efficacement sur le territoire. Les actions proposées tendront également à apaiser la circulation dans les milieux de vie et ainsi favoriser un mode de vie physiquement actif.



4.2. CULTURE ET PATRIMOINE DES FONDATIONS POUR L'AVENIR

4.2.1. PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE

Le patrimoine est une caractéristique distinctive de l'arrondissement du Sud-Ouest, sa conservation et sa mise en valeur contribuera à renforcer cette identité. Les témoins de l'époque industrielle, les bâtiments patrimoniaux et les vestiges archéologiques font partie des éléments essentiels à conserver pour maintenir le riche héritage des quartiers à travers leur évolution.

4.2.2. PROMOUVOIR L'EXPRESSION CULTURELLE

L'arrondissement du Sud-Ouest est connu pour sa vitalité culturelle et les initiatives entreprises par les acteurs du milieu. Dans cette perspective, les actions du PDUÉS chercheront à soutenir la communauté artistique et son rayonnement dans l'espace public en ayant le désir d'attirer de nouveaux créateurs en créant des conditions propices à la création. Une plus grande vitrine sera proposée pour mettre en valeur les oeuvres d'arts et l'expression culturelle.



4.3. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE AU BÉNÉFICE DE LA COLLECTIVITÉ

4.3.1. REDONNER UNE ÉCHELLE HUMAINE À L'AVENUE DE L'ÉGLISE

La vocation commerciale de l'avenue de l'Église a périclité au cours des dernières décennies. Les actions proposées viseront à concentrer les différents usages sur des sections spécifiques de l'artère et viseront à revoir le caractère de la rue qui ne sera plus une rue de transit pour le camionnage lourd qui pourra accéder directement au secteur industriel Cabot par le boulevard De La Vérendrye. À la section 6, ce secteur est identifié comme secteur prioritaire d'intervention.

4.3.2. PROTÉGER ET DÉVELOPPER LES ZONES D'EMPLOIS

Le développement résidentiel exerce une pression sur les secteurs d'emplois, entraînant une spéculation immobilière. Pour contrer cet effet, l'Arrondissement cherche à créer un environnement dynamique, propice au développement et à l'attractivité des entreprises.

4.3.3. MISER SUR LES FORCES VIVES DU MILIEU

Il est indéniable que les partenaires institutionnels et communautaires jouent un rôle essentiel dans le développement du territoire. Dans cette optique, l'Arrondissement favorise l'engagement des partenaires dans la réalisation d'actions. Agissant à travers un urbanisme participatif, les actions du PDUÉS s'assurent de répondre aux préoccupations des citoyens. L'inclusion du milieu dans la mise en oeuvre du PDUÉS est également important pour l'engagement citoyen et l'adhésion.




4.3.4. ASSURER UNE DESSERTE EN BIENS ET SERVICES ET AUGMENTER L'ATTRACTIVITÉ DES ARTÈRES COMMERCIALES EXISTANTES

Afin de soutenir la vitalité commerciale de la rue Notre-Dame et du boulevard Monk, l'Arrondissement confirme la nécessité de créer un milieu de vie agréable et complet. Le manque à combler en besoins essentiels devra être privilégié tout comme l'occupation des locaux vacants.

4.3.5. CONSOLIDER L'USAGE RÉSIDENTIEL TOUT EN MAINTENANT UNE OFFRE DE LOGEMENT DE QUALITÉ POUR TOUS

Le territoire du PDUÉS offre peu de perspective de développement résidentiel compte tenu que le territoire est majoritairement affecté à d'autres usages et que peu de terrains présentent un potentiel de développement. Les actions viseront à consolider le territoire dans les paramètres actuels et assureront le maintien et le développement d'une offre résidentielle diversifiée appuyée sur le portrait de l'habitation, réalisé par la Direction de l'habitation, est présenté en annexe.



- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. ÉNONCÉ DE VISION
 - 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
 - 5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION
 - 6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES



5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION

S'inscrivant dans les orientations, la stratégie d'intervention propose 5 axes qui correspondent aux thèmes abordés :

Orientations	Axes d'intervention
<ul style="list-style-type: none">• Environnement sain et actif pour tous;	<ul style="list-style-type: none">• Espaces verts et verdissement;• Mobilité;
<ul style="list-style-type: none">• Culture et patrimoine, des fondations pour l'avenir;	<ul style="list-style-type: none">• Culture et patrimoine;
<ul style="list-style-type: none">• Potentiel de développement du territoire au bénéfice de la collectivité;	<ul style="list-style-type: none">• Développement immobilier;• Développement économique et social;

Pour chacun des axes, des principes directeurs, une stratégie et des actions sont définis afin de répondre spécifiquement aux enjeux identifiés. La stratégie d'intervention et le plan d'action permettront de diriger l'aménagement pour chacun des thèmes et de mieux encadrer le développement. Par exemple, cette stratégie permettra d'énoncer l'approche à privilégier dans le cadre du verdissement d'un terrain, de son développement ou du réaménagement d'une rue. Ces principes seront premièrement appliqués au territoire du PDUÉS, mais pourraient être exportés à l'ensemble du territoire. L'accompagnement de partenaires dans chacun des thèmes a permis de mettre sur pied les meilleures balises pour le meilleur encadrement afin d'obtenir un aménagement optimal qui répond à la vision, aux objectifs et aux enjeux du PDUÉS tout en répondant aux besoins de la population. La mise en oeuvre des actions sera menée par l'Arrondissement en collaboration avec les différents partenaires et s'inscrira dans des échéances à court, moyen et long termes. Un résumé des actions structurantes est présenté aux pages suivantes.

Comité en santé publique du PDUÉS

En collaboration avec la Direction régionale de santé publique, un Comité en santé publique a été mis sur pied pour encadrer les travaux du PDUÉS. Les travaux s'attardent à la qualité de l'air, au bruit et aux déplacements actifs, ce qui permettra de bonifier les actions projetées du PDUÉS et d'établir une collaboration pour le suivi des mesures de mitigation implantées.



5.1. ESPACES VERTS ET VERDISSEMENT

Principes directeurs du verdissement

Stratégie de verdissement

Actions pour le verdissement

5.2. DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

Principes directeurs du développement immobilier

Stratégie d'habitation inclusive et spécifique au secteur

Balises d'aménagement pour les sites présentant un potentiel de développement

Actions pour le développement immobilier

5.3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Stratégie économique

Stratégie d'intervention pour les artères commerciales

Stratégie de développement social

Actions pour le développement économique et social

5.4. CULTURE ET PATRIMOINE

Principes directeurs de la culture et du patrimoine

Stratégie de protection et de mise en valeur du patrimoine

Actions pour la mise en valeur du patrimoine et l'expression culturelle

5.5. MOBILITÉ

Principes directeurs de mobilité

Stratégie de mobilité

Actions pour la mobilité et les déplacements actifs

RÉSUMÉ DES INTERVENTIONS STRUCTURANTES

La présente section spatialise des interventions qui permettront de concrétiser des projets visant à améliorer la qualité des milieux de vie. Les actions illustrées ci-contre sont celles dont la Ville de Montréal pourra avoir la pleine maîtrise à titre de propriétaire foncier. En ce sens, une des actions est d'examiner la possibilité de soutenir la construction de projet d'habitation pour des logements sociaux et abordables sur des terrains municipaux lorsque ceux-ci présentent des conditions favorables à la réalisation. De plus, des démarches seront entreprises afin d'explorer la possibilité d'occuper des bâtiments appartenant à la Ville de Montréal qui sont présentement vacants. Une priorité d'occupation pourrait être accordée par appel de projet en lien avec la vision du PDUÉS.

Parmi les interventions les plus structurantes, se trouve la création d'un lien fédérateur qui se greffera au réseau cyclable actuel et projeté au coeur du territoire. De par sa création, ce lien favorisera les déplacements à l'intérieur du territoire et vers les arrondissements voisins. Les intersections problématiques sur le tracé du lien fédérateur seront quant à elles révisées pour réduire les risques pour tous les usagers. Les intersections du tunnel Saint-Rémi et de la rue Saint-Ambroise ainsi que l'intersection du boulevard De La Vérendrye seront également revues par la Ville de Montréal, bien que ne faisant pas partie du lien fédérateur. Toujours dans le thème de la mobilité, la sécurisation des viaducs et tunnels permettra d'augmenter la convivialité des déplacements. De plus, avec le prolongement du boulevard De La Vérendrye, le camionnage sera interdit sur l'avenue de l'Église, ce qui réduira les conflits pour les utilisateurs du lien cyclable et augmentera la qualité de vie des résidents du secteur.

Le verdissement massif comme mesure de mitigation environnementale se veut une priorité afin d'augmenter la qualité de vie des résidents et réduire au maximum les impacts liés à la présence de l'échangeur. La carte ci-contre permet de voir que le PDUÉS entend aménager des espaces verts partout où il sera possible et justifié de le faire, en partenariat avec la DRSP et en concordance avec les principes directeurs de verdissement établis.

Grands joueurs dans l'économie locale, il est primordial de protéger les complexes multilocatifs sur le territoire afin de pérenniser leur rôle structurant. Par conséquent, leur vocation économique sera affirmée afin d'éviter la spéculation résidentielle.

Des secteurs d'intervention prioritaires ont été déterminés; le secteur d'emplois Cabot, avec son potentiel de développement suite au dégagement de nombreux terrains par le nouveau tracé de l'autoroute 15, et le secteur de l'Église qui est appelé à revoir sa vocation. La planification de ces secteurs sera présentée dans la section suivante.



8. Carte des interventions structurantes



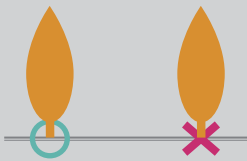
5.1. ESPACES VERTS ET VERDISSEMENT

5.1.1. PRINCIPES DIRECTEURS DE VERDISSEMENT

Afin de faire des aménagements réfléchis, efficaces et durables, les principes suivants ont été développés avec le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal et la division des parcs et horticulture de l'arrondissement.

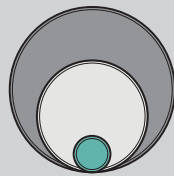
Un des premiers éléments est d'observer la règle du **30-20-10** (maximum de 30% de végétaux d'une même famille, 20% d'un même genre et 10% d'une même espèce) lors de la sélection des végétaux afin d'éviter une vulnérabilité aux agents perturbateurs (maladies, insectes, sécheresse, etc.) due à une faible diversité sur le territoire. Cette règle peut être transposée à l'échelle d'une rue, d'un tronçon, d'un parc, etc. La plantation du **bon arbre au bon endroit** en sélectionnant une espèce adaptée et **résistante aux conditions environnementales** est primordiale. Par exemple, on s'assurera de planter des arbres améliorant la qualité de l'air et absorbant des gaz nuisibles pour la santé près de l'autoroute tout en ayant la capacité de résister aux embruns salins. Par contre, en bordure de rues, les **arbres à grand déploiement** seront privilégiés pour fournir une canopée optimale. Afin d'avoir un impact rapide sur le paysage, il est avantageux d'avoir recours à des espèces à **vitesse de croissance variable**. En effet, les espèces à croissance rapide sont généralement moins longévives que les espèces à croissance plus lente, mais permettent de développer rapidement une canopée, ce qui aura un impact sur la réduction des îlots de chaleur. Pour les secteurs situés à proximité d'espaces naturels, on doit prévoir la plantation d'**espèces indigènes** dans les 100 premiers mètres afin d'éviter la propagation de plantes envahissantes dans ces espaces. Le verdissement ne doit pas seulement passer par la plantation d'arbres, mais doit également favoriser la création de massifs incluant **trois strates de végétation** (herbacées, arbustes et arbres).

Bon arbre au bon endroit



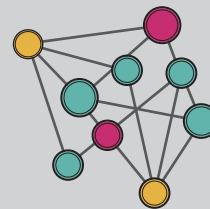
Utiliser des espèces adaptées aux conditions environnementales, considérer les obstacles aériens et souterrains, adapter la densité de plantation à l'espace disponible.

30-20-10



Varié les familles, genres et espèces lors de la sélection des végétaux afin de se prémunir d'une vulnérabilité due à une faible diversité de la végétation urbaine.

Réseau de biodiversité



Il s'agit d'établir et de consolider des liens entre les pôles de biodiversité existants et à développer afin de favoriser la mobilité des plantes, des animaux, et des gènes.

5.1.2. STRATÉGIE DE VERDISSEMENT

- En concordance avec les recommandations de la DRSP et les objectifs du Schéma d'aménagement pour les terrains situés près de l'autoroute, l'aménagement de zones de verdissement sera privilégié, de même que l'implantation de mesures de mitigation, en évitant d'implanter des usages sensibles dans ces espaces. Des lieux de passage pourront être aménagés sans toutefois inciter à s'y arrêter afin d'éviter une longue exposition aux nuisances.
- Pour les espaces publics à aménager, le type d'aménagement sera déterminé en fonction des besoins locaux et des caractéristiques physiques du contexte. Pour la conception, la co-création avec les utilisateurs sera privilégiée.
- Dans le cadre de tous les aménagements du domaine public, le verdissement massif conformément aux principes directeurs établis sera préconisé. En plus, des balises spécifiques d'aménagement devront être appliquées, telles que le recours à des fosses d'arbres continues ou des fausses unitaires de grande dimension (10m³ et plus), la diversification des formes végétales (arbres de rue, îlots/bandes boisées, plates-bandes, bandes filtrantes, murets végétalisés, etc.) et la gestion des eaux de ruissellement. La coulée verte que créera le lien fédérateur s'inscrit dans cette optique.
- Pour favoriser la plantation sur le domaine privé, le cadre réglementaire sera révisé, notamment pour les secteurs industriels présentant des problématiques d'îlots de chaleur. De plus, la mise en place de partenariats avec les propriétaires est souhaitable, en collaboration avec les organismes, afin de multiplier les impacts positifs sur le territoire. Pour susciter l'adhésion citoyenne à la stratégie de verdissement, l'Arrondissement s'engage à mettre en place des programmes de distribution d'arbres.
- En plus d'avoir révisé sa réglementation pour favoriser l'agriculture urbaine sur le domaine privé, l'Arrondissement pourra réserver des endroits dans les espaces publics selon les besoins locaux.

Afin de s'assurer de la pérennité du verdissement, un suivi à court, moyen et long termes sera prévu, notamment par des mécanismes de protection des arbres et de leurs racines.

5.1.3. ACTIONS POUR LE VERDISSEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

ACTION 1

ÉLABORER UN GUIDE DE BONNES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE VERDISSEMENT

- Élaborer un guide de référence en collaboration avec le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal et la Division parcs et horticulture.

ACTION 2

IMPLANTER DES MESURES DE MITIGATION ENVIRONNEMENTALES

- Contribuer à la mise en place des mesures de mitigation aux abords de l'autoroute A-15.

ACTION 3

FORMALISER L'AFFECTATION DES ESPACES VERTS

- Tirer profit des espaces verts actuels et formaliser leurs usages en parc à même la réglementation afin d'assurer leur pérennité.

ACTION 4

AMÉNAGER DES NOUVEAUX PARCS ET BONIFIER L'AMÉNAGEMENT DE PARCS EXISTANTS

- Soutenir la mise en place de nouvelles infrastructures vertes en collaboration avec le MTMDET.
- Évaluer les besoins d'investissement pour la bonification et l'entretien des équipements.
- S'assurer que les équipements, la programmation et l'animation des espaces publics existants sont en adéquation avec les besoins des utilisateurs.

ACTION 5

DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE BIODIVERSITÉ

- Poursuivre le cadre de collaboration avec le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal;
- Cartographier les espaces de biodiversité sur le territoire et s'assurer que les aménagements contribuent au réseau montréalais de biodiversité.

ACTION 6

MAXIMISER LE VERDISSEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC

- Augmenter la canopée par la plantation de plus de 500 arbres.
- S'inscrire dans le plan d'action canopée 2018-2019 de la Ville de Montréal.
- Prévoir des espaces de plantation lors de la réfection de rues.

ACTION 7

FAVORISER LA PLANTATION SUR LE DOMAINE PRIVÉ

- Réviser la réglementation afin de favoriser l'augmentation du verdissement et lutter contre les îlots de chaleur, principalement en secteur industriel.

ACTION 8

SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE PARTENARIAT POUR LE VERDISSEMENT

- Mettre à disposition les ressources de l'arrondissement, notamment par la distribution d'arbres dans le cadre de partenariats.
- Poursuivre la réalisation de ruelles vertes telles que Desnoyers, Yamaska et Saint-Zotique en collaboration avec les partenaires.



5.2. DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

5.2.1. PRINCIPES DIRECTEURS DU DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

Le développement des terrains à proximité de l'échangeur est grandement influencé par les exigences édictées au Schéma d'aménagement pour l'implantation d'usages sensibles à proximité de l'autoroute. De plus, l'aménagement et l'occupation future de ces terrains seront conditionnés par l'avis de la Direction régionale de la santé publique.

Le territoire du PDUÉS comporte peu de potentiel de développement résidentiel. La mise en valeur des terrains se fera dans le cadre des paramètres de zonage actuels dans une optique de consolidation en s'intégrant au cadre bâti existant. Les terrains présentant un plus grand potentiel de développement, et ce pour tout type d'usage, sont identifiés à la carte 9 et devront suivre les balises d'aménagements proposées à la section 5.2.3. Des balises d'aménagement sont proposées pour les sites présentant un potentiel de développement immobilier autant résidentiel que pour d'autres usages.

5.2.2. STRATÉGIE D'HABITATION INCLUSIVE ET SPÉCIFIQUE AU SECTEUR

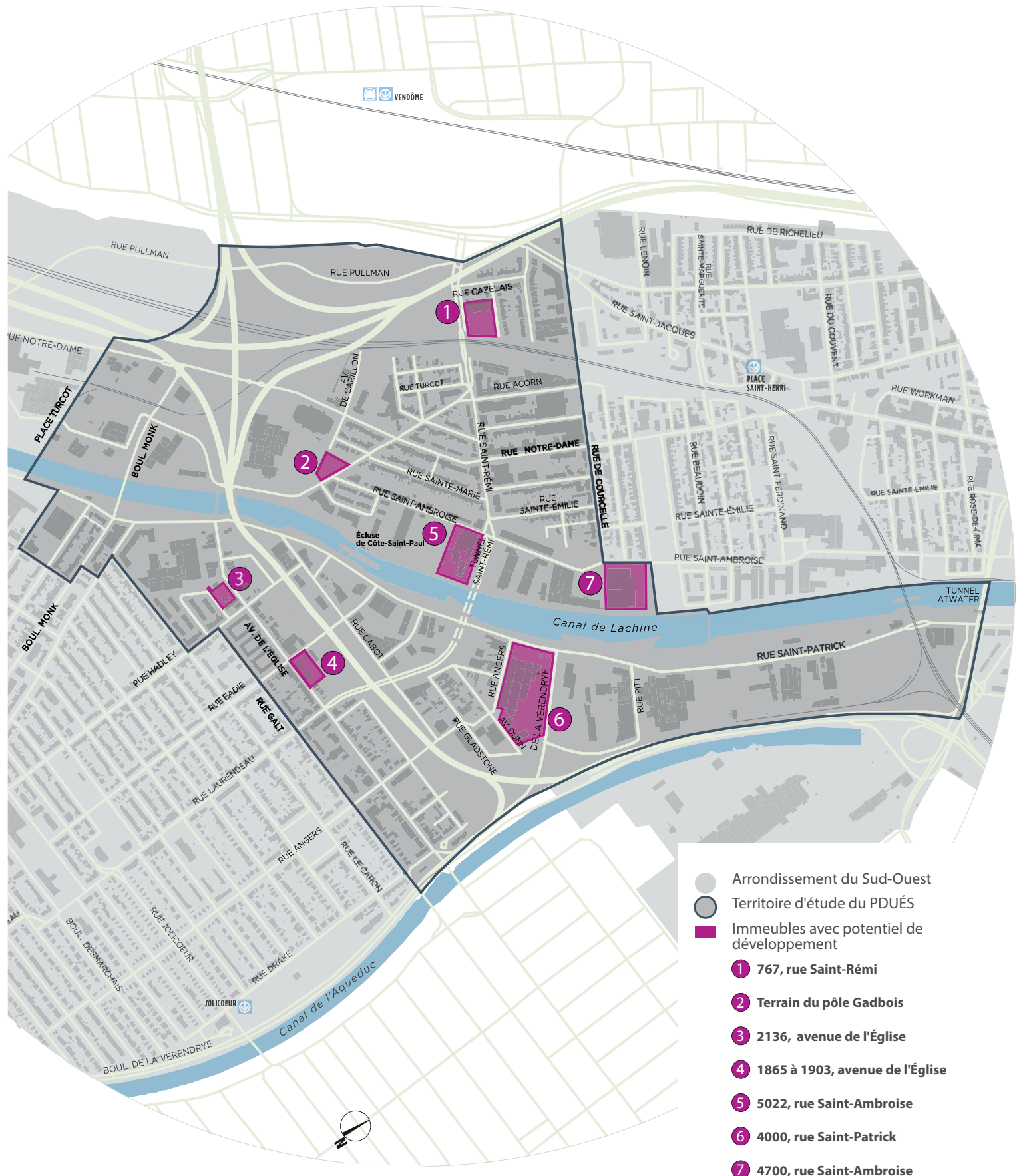
S'appuyant sur le portrait de l'habitation réalisé par la Direction de l'habitation pour le secteur du PDUÉS, un des premiers éléments de la stratégie d'habitation sera de soutenir la construction de logements sociaux et abordables sur les terrains municipaux, lorsque ceux-ci présentent des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'habitation. Des partenariats avec d'autres acteurs que la Ville, comme par exemple la SHDM pour le développement d'immeubles locatifs abordables, sont envisagés pour répondre aux besoins d'autres clientèles.

Pour préserver le parc locatif qui souffre d'un taux d'innoculation décroissant, une révision de la réglementation sur la conversion en copropriété divise sera proposée pour s'assurer de conserver le plus de logements possible disponibles et que les locataires soient protégés adéquatement afin de maintenir la mixité sociale.

Le projet de loi 121 pourrait conférer à la Ville de Montréal de nouveaux pouvoirs en matière d'habitation. De nouvelles pistes d'action pourraient ainsi être explorées dans le cadre de la mise en place de la stratégie d'habitation inclusive et spécifique au secteur.

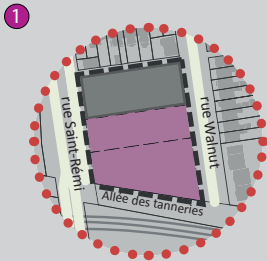


9. Carte potentiel de développement



5.2.3. BALISES D'AMÉNAGEMENT POUR LES SITES PRÉSENTANT UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

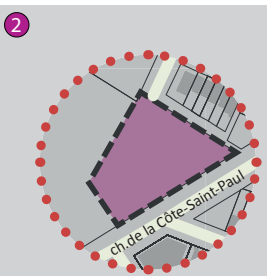
767, rue Saint-Rémi



Balises d'aménagement du site :

- Respecter les hauteurs édictées au zonage existant;
- Avoir une marge avant similaire aux bâtiments avoisinants;
- Prévoir un retrait d'au moins 15 mètres avec l'Allée des Tanneries et la conception du bâtiment devra limiter les nuisances dues à la voie ferrée;
- Évaluer le potentiel de conservation des arbres;
- Assurer un aménagement paysager cohérent avec l'Allée des Tanneries.

Terrain du pôle Gadbois

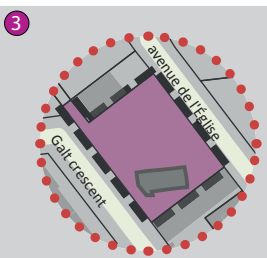


Le terrain d'une superficie d'environ 2 000 m², appartenant à la Ville de Montréal, est libéré dans le cadre du réaménagement du pôle Gadbois.

Balises d'aménagement du site :

- Évaluer le potentiel de construction de logements sociaux et abordables en analysant l'inclusion de locaux communautaires au rez-de-chaussée. Selon les paramètres de construction et les typologies de logements, un exercice préliminaire permettrait d'établir une fourchette d'environ 30 à 70 unités;
- Hauteur de 4 à 6 étages s'harmonisant aux bâtiments du secteur;
- Façade principale sur le chemin de la Côte-Saint-Paul avec marge de recul pour permettre la plantation d'arbres.

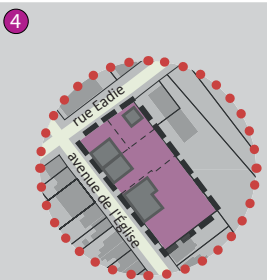
2136, avenue de l'Église



Le terrain d'une superficie de 2 333 m² appartient à la Ville de Montréal. Son potentiel quant à la construction de logements sociaux et abordables avec inclusion de locaux communautaires au rez-de-chaussée est en évaluation. Ayant front également sur la rue Galt Crescent, le bâtiment aurait avantage à comporter des unités en façade sur chacune des rues. Compte tenu du caractère hétérogène de l'avenue de l'Église, une hauteur de 4 étages serait envisageable alors que sur Galt Crescent, une hauteur de 3 étages est prescrite.

Respecter l'avis de la DRSP sur l'implantation d'usages sensibles et les autoriser seulement au-delà des distances à l'intérieur desquelles le Schéma a introduit des critères de performance.

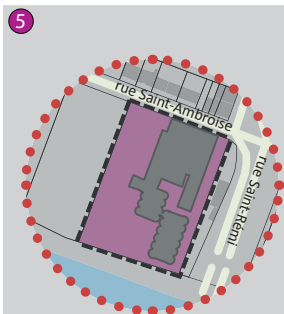
1865 à 1903, avenue de l'Église



Balises d'aménagement du site :

- Respecter l'avis de la DRSP sur l'implantation d'usages sensibles et les autoriser seulement au-delà des distances à l'intérieur desquelles le Schéma a introduit des critères de performance. L'acquisition de terrains excédentaires du MTMDET n'est pas envisageable;
- Évaluer l'intérêt patrimonial du bâtiment situé au 5432, rue Eadie;
- Respecter les hauteurs édictées au zonage existant;
- Favoriser l'occupation commerciale au rez-de-chaussée à l'angle de la rue Eadie;
- La conception du bâtiment devra limiter les nuisances dues à la présence de l'échangeur, notamment pour la façade arrière.

5022, rue Saint-Ambroise (Canada Malting)

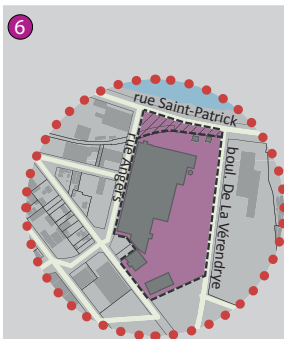


L'immeuble comprend un terrain d'une superficie de 12 388 m² ainsi qu'un bâtiment vacant de grande envergure désigné comme un immeuble d'intérêt patrimonial.

Balises d'aménagement du site :

- Préserver les caractéristiques architecturales et patrimoniales du bâtiment, dont les silos, répondant aux préoccupations de conservation du site;
- Assurer une mixité d'usage et une mixité sociale;
- Proposer un accès public aux berges du canal de Lachine.

4000, rue Saint-Patrick

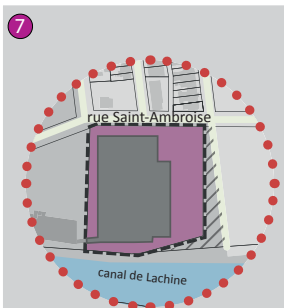


L'immeuble appartenant à la Ville de Montréal comprend un bâtiment vacant désigné comme un immeuble d'intérêt patrimonial et une ressource historique d'importance nationale. La superficie de plancher du bâtiment est de 14 000m² et celle du terrain est de 32 804 m².

Balises d'aménagement du site :

- Les parties de bâtiment doivent être conservées et mises en valeur en concordance avec l'énoncé d'intérêt patrimonial;
- L'aménagement du terrain doit comprendre la mise en valeur des vestiges archéologiques et contribuer à la valeur paysagère du site;
- Une nouvelle construction pourrait être implantée sur la partie libre du terrain de manière à mieux encadrer le boulevard De La Vérendrye selon les paramètres de zonage en vigueur;
- Favoriser les occupations à vocations économiques et culturelles;
- Éviter l'entreposage extérieur.

4700, rue Saint-Ambroise



Le terrain d'une superficie de 15 330m² est adjacent à un milieu résidentiel et au parc Gédéon-de-Catalogne.

Balises d'aménagement du site :

- Préserver la vocation économique du site (emplois);
- Prévoir un accès aux berges du canal de Lachine dans l'axe de la rue de Courcelle;
- La hauteur maximale autorisée devrait être abaissée à 4 étages afin d'intégrer les hauteurs avec le secteur;
- Marge de recul d'au moins 4m du côté du canal de Lachine;
- Assurer la conservation de l'alignement d'arbres sur la rue du Square-Georges-Étienne-Cartier par une marge de recul;
- Favoriser le prolongement des rues existantes vers le canal.

5.2.4. ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

ACTION 9

RETIRER DU ZONAGE LES USAGES SENSIBLES POUR LES NOUVEAUX TERRAINS DÉGAGÉS À PROXIMITÉ DE L'AUTOROUTE

- Ajuster le cadre réglementaire pour les terrains à proximité de l'autoroute en fonction des recommandations de l'avis de la DRSP et du schéma d'aménagement.

ACTION 10

ÉLABORER UNE STRATÉGIE D'HABITATION INCLUSIVE ET SPÉCIFIQUE AU SECTEUR

- Promouvoir les programmes existants en matière de rénovation des logements, la rétention des ménages familiaux et l'accès aux logements.
- Préserver le parc locatif.

La stratégie est en cours d'élaboration et sera basée sur les données du Portrait de l'habitation.



ACTION 11

ASSURER LE RESPECT DE LA STRATÉGIE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES DANS LES NOUVEAUX PROJETS RÉSIDENTIELS

- Saisir les opportunités de développement afin d'assurer l'inclusion de logements sociaux et abordables privés conformément aux nouvelles normes du Plan d'action de l'arrondissement.

ACTION 12

ÉTABLIR DES PARTENARIATS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS RÉSIDENTIELS

- Évaluer la possibilité d'établir des partenariats avec la SHDM pour le développement de projets mixtes.
- Travailler avec les organismes partenaires dans le développement de logements sociaux et abordables.

ACTION 13

POURSUIVRE LES EFFORTS DE DÉVELOPPEMENT DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES

- Envisager l'utilisation de terrains municipaux pour la construction de logements sociaux et abordables.
- Dans le cadre de son programme trienal d'immobilisation 2017-2018-2019, l'Arrondissement disposera d'un fond de 1.5M\$ dédié à l'acquisition de terrains réservés pour la construction de logements sociaux et abordables. Ces montants s'appliquent à l'ensemble de l'arrondissement.
- Assurer un suivi du ratio de logements sociaux à travers les nouveaux développements.



5.3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

5.3.1 STRATÉGIE ÉCONOMIQUE

Pour pérenniser et protéger les zones d'emplois dynamiques du territoire, les secteurs d'emplois seront formalisés afin de réduire la pression qu'exerce l'usage résidentiel dans certaines zones. En effet, lors de la mise en oeuvre du PDUÉS, une modification au Plan d'urbanisme afin de modifier l'affectation sera réalisée.

Pour faire suite à l'étude économique Turcot-Lachine Est, une étude de positionnement économique spécifique au secteur Cabot sera lancée afin d'identifier les créneaux les mieux adaptés pour ce secteur en fonction de ses potentiels de développement et ses caractéristiques. Le Service du développement économique collaborera avec l'Arrondissement dans la définition du mandat de réalisation de cette étude et du suivi de ses recommandations.

Les terrains qui appartiennent à la Ville de Montréal et ceux qui seront vendus par le Ministère représentent un levier de développement immobilier et économique pour le secteur. En effet, en possédant une maîtrise foncière sur certains terrains, la Ville pourra s'assurer que les futurs acquéreurs soient sélectionnés en concordance avec les créneaux identifiés. Si ces créneaux s'inscrivaient dans certaines des filières ciblées par les différentes stratégies économiques et sectorielles gouvernementales, il y aura lieu d'évaluer les possibilités que les fonds gouvernementaux disponibles puissent bénéficier au secteur Cabot.

Dans le cadre des propositions des projets de loi 121, 122 et l'Entente "Réflexe Montréal" certains pouvoirs additionnels pourraient être conférés à la métropole. Il est notamment proposé de verser à la Ville une aide annuelle qui atteindra 50 millions en 2021-2022 pour soutenir sa stratégie de développement économique.

5.3.2. STRATÉGIE D'INTERVENTION POUR LES ARTÈRES COMMERCIALES

Le dynamisme économique des artères commerciales a périclité dans le territoire d'étude et il est important de concentrer les activités commerciales sur ces deux artères pour initier une redynamisation et un repositionnement.

Boulevard Monk : Un plan d'action a été adopté par la Société de développement commercial en plus d'avoir obtenu le PR@M-Commerce suite à la réalisation d'une étude de positionnement. Une étude portant sur la caractérisation du cadre bâti a également été réalisée.

Rue Notre-Dame Ouest : Les études similaires à celles réalisées sur le boulevard Monk seront réalisées sur la rue Notre-Dame Ouest afin de positionner cette artère et de caractériser le cadre bâti.

De plus, le programme de soutien à la diversité commerciale, financé par l'Arrondissement, est offert sur ces deux artères, ce qui donne droit à un montant maximal de 10 000\$ pour l'implantation d'un nouveau commerce venant combler une demande qui n'était pas assouvie sur la rue. Selon l'évaluation qui en sera faite, ce programme pourrait être reconduit afin de stimuler la diversité commerciale.

5.3.3. STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

L'implication citoyenne est au coeur de la stratégie de développement social du secteur. Avec la participation et l'inclusion de la population, nous nous assurons que les actions proposées dans le cadre du PDUÉS répondent aux besoins exprimés. Afin d'inclure les acteurs du milieu dans l'élaboration du PDUÉS, un comité de suivi du milieu a été créé et siège à chaque mois. Ce comité poursuivra ses activités pendant la mise en oeuvre du PDUÉS. La plateforme web d'échanges et les ateliers de cocréation sont d'autres initiatives qui permettent d'être en contact avec les citoyens et d'assurer une transparence.

Pour financer des initiatives portées par le milieu qui répondront aux besoins de la population, un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu sera élaboré en collaboration avec les différents services de la Ville. S'inspirant du programme mis en place dans le PDUÉS aux abords du campus Outremont, les montants et les paramètres de fonctionnement restent à définir, mais cadreront dans la vision du PDUÉS. Les consultations publiques seront l'opportunité de discuter du mécanisme avec le milieu pour bonifier sa mise en place.

5.3.4. ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

ACTION 14

PROTÉGER LES ZONES D'EMPLOIS

- Consolider les zones d'emplois en modifiant l'affectation du sol au Plan d'urbanisme.
- Protéger les complexes multilocatifs afin d'affirmer leur rôle majeur dans l'économie locale et leur influence en tant qu'incubateurs d'entreprises.

ACTION 15

ÉTABLIR DES PARTENARIATS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'EMPLOIS

- Établir un cadre de collaboration avec des partenaires afin de stimuler la rétention et l'attractivité d'entreprises.
- Contribuer à la mise en place d'un programme d'employabilité et d'embauche locale avec des partenariats.
- Examiner et évaluer les outils nécessaires à un développement économique local dynamique et durable.

ACTION 16

PROPOSER UNE NOUVELLE SIGNALISATION ET EMBELLIR LE DOMAINE PUBLIC ET PRIVÉ DES ARTÈRES COMMERCIALES

- Prévoir une signalisation harmonisée pour diriger les visiteurs vers les attraits des quartiers et les points d'intérêt des artères commerciales en partenariat avec les SDC et Parcs Canada.
- Aménager l'entrée du boulevard Monk en élaborant un concept d'aménagement mettant en relation l'artère avec les berges du canal.
- Promouvoir les programmes de rénovation de façade.

ACTION 17

CRÉER UN COMITÉ DE SUIVI

- Favoriser l'implication des partenaires comme partie prenante à l'élaboration et à la mise en oeuvre du PDUÉS.

ACTION 18

ÉTABLIR ET SOUTENIR UN MÉCANISME DE SOUTIEN AUX INITIATIVES DU MILIEU

- Adopter un plan de financement permettant de soutenir les initiatives du milieu.
- Mettre en place un comité de sélection incluant des représentants du milieu.

ACTION 19

METTRE EN PLACE DES OUTILS DE COMMUNICATION ET D'ÉCHANGE

- Développer une plateforme web interactive afin d'informer, de recueillir des opinions et des idées, en plus de recevoir des rétroactions sur les propositions du PDUÉS et sa mise en oeuvre.

ACTION 20

AUGMENTER LES EFFORTS EN AGRICULTURE URBAINE

- Collaborer avec des partenaires pour mettre en valeur certains terrains municipaux à des fins d'agriculture urbaine et d'activités maraîchères, dans le respect des dispositions réglementaires.



5.4. CULTURE ET PATRIMOINE

5.4.1. PRINCIPES DIRECTEURS DE LA CULTURE ET DU PATRIMOINE

L'ensemble des éléments patrimoniaux du secteur a contribué à forger un paysage industriel distinctif. Le territoire étant en transformation par l'arrivée de nouvelles activités, il faut encadrer ce processus d'évolution afin de conserver le caractère, l'héritage et l'esthétique du paysage industriel. Pour préserver cette historicité, la réglementation sera révisée afin d'assurer que les bâtiments d'intérêt patrimonial et les témoins de l'industrialisation soient protégés, conservés et mis en valeur.

L'occupation des bâtiments d'intérêt patrimonial de propriété de la Ville de Montréal doit être priorisée afin de les valoriser. Un exemple est la possible relocalisation du Centre de design et d'impression textile dans la Caserne #32 (ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul). En lien avec le projet de plan d'action en patrimoine 2017-2022, la Ville de Montréal a une responsabilité d'agir à titre de propriétaire et de gestionnaire exemplaire. En ce sens, l'inventaire de ces bâtiments a été réalisé avec le Service de gestion et de planification des immeubles (SGPI) ainsi que le Service de la culture afin de trouver une vocation culturelle pour l'occupation et la restauration de ces bâtiments.

5.4.2. STRATÉGIE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

L'aménagement des espaces publics contribuera à la mise en valeur des vestiges archéologiques recensés sur plusieurs terrains. En collaboration avec le comité technique de mise en valeur du village des Tanneries, des espaces pour l'exposition et la valorisation des artefacts seront identifiés. La toponymie des nouveaux espaces publics pourra également rappeler la mémoire des lieux.

Le projet de plan d'action en patrimoine 2017-2022 présente la volonté municipale de mettre de l'avant des mesures soutenant l'entretien, la rénovation et l'occupation des bâtiments d'intérêt patrimonial privés. De plus, les amendes maximales imposées pour une démolition illégale pourraient être augmentées en fonction du statut particulier de certains bâtiments.

Pour promouvoir l'expression culturelle dans les espaces publics, l'inclusion de l'art et la mise en valeur des éléments existants doivent être considérés dans l'aménagement selon les opportunités, comme par exemple la mise en valeur de la statue de Louis-Cyr dans la reconfiguration de l'intersection des rues Saint-Jacques, Saint-Antoine et de Courcelle.





IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL			
1	Complexe de la Canadian Car & Foundry Co. Ltd.	15	Liquid Carbonic Canadian Corp.
2	Montreal Light Heat and Power Consolidated	16	Clark Bell Factory
3	Centre Gadbois	17	Canadian Power Boat Ltd.
4	Jenkins Brothers Ltd.	18	Crane Company Ltd.
5	Tooke Brothers Ltd.	19	Congoleum Canada Ltd.
6	Molson's Bank	20	Sun Oil
7	Caserne #24	21	Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites
8	Brasserie McAuslan		
9	Édifice E.J. Maxwell		
10	Canada Malting Co. Ltd.		
11	Simmons Ltd.		
12	Mount Royal Spinning Wool Company Ltd.		
13	Ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul; Ancien Pensionnat Notre-Dame-du-Saint-Rosaire; Église Saint-Paul, Poste d'incendie no 32		
14	École Marie-de-L'Incarnation		

5.4.3. ACTIONS POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET L'EXPRESSION CULTURELLE

ACTION 21

VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE DANS LES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC

- Contribuer à la mise en valeur des vestiges archéologiques de la Frothingham & Workman, des pylônes électriques de la Belt Line et du château d'eau de la Congoleum.
- Envisager l'utilisation du terrain de propriété Ville au coin des rues Courcelle et Saint-Jacques pour une commémoration des vestiges du village des Tanneries conformément aux quatre axes de commémoration établies par le comité directeur.

ACTION 22

FAVORISER UNE OCCUPATION DES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL MUNICIPAUX

(Caserne 24, Édifice St-Paul, 4000, rue St-Patrick, 3552, rue St-Patrick)

- Soutenir la remise en état et la rénovation des immeubles d'intérêt patrimonial.
- Rechercher de nouveaux occupants.

ACTION 23

RENFORCER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

- Renforcer la réglementation afin d'assurer la protection et la mise en valeur des immeubles d'intérêt patrimonial.
- Soutenir les démarches municipales de soutien financier visant la rénovation et l'entretien des immeubles d'intérêt patrimonial.

ACTION 24

INTÉGRER L'ART DANS LES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC

- Bonifier l'expression culturelle en intégrant à même les aménagements publics des oeuvres d'art.

ACTION 25

REVOIR LA RÉGLEMENTATION ENCADRANT LES ATELIERS D'ARTISTES

- Réviser la réglementation afin de favoriser des espaces habitables dans des ateliers d'artistes.

ACTION 26

FAVORISER LA CRÉATION DE COOP D'ARTISTES

- Maintenir une offre résidentielle équilibrée garante de la mixité sociale et visant la communauté artistique.
- Établir un cadre de collaboration avec les artistes.
- Rendre disponible des locaux pouvant servir aux artistes.



5.5. MOBILITÉ

5.5.1. PRINCIPES DIRECTEURS DE MOBILITÉ

Le PDUÉS entend accorder la priorité aux transports actifs et collectifs à travers les interventions qui mettront de l'avant ces modes de déplacement. Lors d'un réaménagement de rue, la mobilité douce ainsi que les transports actifs et collectifs seront mis de l'avant. Des mesures d'apaisement de la circulation seront incluses lorsque possible. Les déplacements actifs s'avèrent un moyen efficace pour contrer les effets négatifs sur la santé liés à la proximité de l'autoroute et sont à promouvoir à travers les aménagements, notamment avec le lien fédérateur. La mobilité active se veut aussi un moyen de soutenir un mode de vie physiquement actif.

5.5.2. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

La stratégie de mobilité servira à élaborer des balises pour l'aménagement des rues favorisant les déplacements actifs et collectifs. Ces balises clairement définies, permettront de guider la conception des aménagements de surface lors d'une réfection de rue. Les balises établies dans le cadre du réaménagement des rues du PDUÉS pourront être exportées pour l'ensemble du territoire. L'ensemble des interventions du PDUÉS seront réalisées à travers le programme de réfection routière des rues artérielles de la Ville de Montréal et les travaux débuteront dès que possible.

Afin de promouvoir la mobilité durable, les services municipaux et l'Arrondissement travaillent en collaboration avec les partenaires suivants : Bixi (vélos en libre service), le SIVT (bornes de recharge) et la STM (autobus) pour le déploiement et la gestion de leur réseau sur le territoire.

En plus des intersections révisées dans le cadre du lien fédérateur, un mandat a été donné au Service des infrastructures, voirie et transports, pour revoir la configuration de trois intersections problématiques :

- Saint-Jacques/Saint-Antoine/de Courcelle
- Saint-Rémi/Saint-Ambroise
- De la Vérendrye/de l'Église/Drake

L'élaboration d'un Plan de déplacements local et d'études de circulation seront réalisés après les travaux de l'Échangeur Turcot. En raison des travaux et des entraves à la circulation, ce Plan de déplacements local sera donc élaboré afin de tenir compte des nouvelles habitudes de déplacements dans les quartiers touchés et aidera à la planification avec les partenaires.





5.5.3. ACTIONS POUR LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

ACTION 27

SÉCURISER LES INTERSECTIONS

- Augmenter la sécurité des usagers en reconfigurant certaines intersections dangereuses.
- Intégrer des mesures d'apaisement de la circulation par l'ajout de saillies et de traverses piétonnes au profit des déplacements actifs.

ACTION 28

OPTIMISER LA DESSERTE DU RÉSEAU D'AUTOBUS

- Établir une collaboration avec la STM afin de revoir le réseau de desserte local et le confort des usagers selon les exigences émises par la population.

ACTION 29

MODIFIER LE PLAN DE CAMIONNAGE

- Interdire le camionnage sur l'avenue de l'Église dès l'ouverture du boulevard De La Vérendrye afin d'améliorer la sécurité et favoriser une ambiance agréable.

ACTION 30

AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ DES VIADUCS ET TUNNELS

- Sécuriser les passages pour les piétons et cyclistes dans le tunnel et viaduc Saint-Rémi ainsi que dans le viaduc Saint-Patrick.

ACTION 31

PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE ¹¹

- Implanter des pôles de mobilité durable intégrant des stations BIXI, les véhicules en libre-service, les véhicules électriques par de nouvelles bornes de recharge ainsi que des abris-vélos.
- Inciter l'ajout de stations BIXI pour les immeubles générateurs de déplacements.
- Élaborer un plan de déplacements local afin d'établir une stratégie d'intervention sur les déplacements locaux et de transit suite aux travaux de reconstruction de l'échangeur.

11. Politique de stationnement, Ville de Montréal, juin 2016, p:56

ACTION 32

CRÉER UN LIEN FÉDÉRATEUR

- Contribuer à la mise en place d'un lien fédérateur cyclable se connectant aux réseaux existants et aux arrondissements voisins.
- Proposer une voie cyclable en site propre lorsque l'emprise de rue le permet, tout en verdissant et bonifiant le domaine public. Ce lien cyclable totalisera près de 3 kilomètres.

Tronçon rue Acorn existant



Tronçon rue Acorn proposé








5.6. PLAN D'ACTION

Le plan d'action répertorie les 32 actions de la présente section et les classe sous quatre horizons:

- Court terme (2017-2018)
- Moyen terme (2019-2021)
- Long terme (2021-2025)
- En continu

Certaines actions sont déjà en oeuvre au moment de l'adoption du PDUÉS et d'autres suivront rapidement. L'objectif est que l'exercice de planification que se veut le PDUÉS soit réalisé rapidement et concrètement.

Les pastilles de couleur réfèrent à l'axe dans lequel se trouve l'action et à droite, les partenaires impliqués dans l'action. Pour l'ensemble des actions, l'Arrondissement est le responsable de la réalisation et des partenaires sont identifiés afin d'apporter une collaboration pour la mise en oeuvre.

-  Espaces verts et verdissement
-  Développement immobilier
-  Développement économique et social
-  Culture et patrimoine
-  Mobilité

La stratégie de financement est axée sur un arrimage avec les programmes existants de la Ville de Montréal afin de s'inscrire dans les sources de financement disponibles. Cette approche permet d'assurer le financement, mais également la réalisation des actions en coordination avec les services responsables des programmes tels que le Programme de réfection routière des rues artérielles et le Plan d'action canopée. De plus, une enveloppe de 4.9 millions est réservée par le MTMDET pour l'aménagement des terrains aux abords de l'autoroute 15.

Afin d'assurer la mise en oeuvre et le suivi des actions, une équipe de projet sera intégrée dans la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Liste des acronymes :

DRSP :	Direction régionale de santé publique
Milieu :	Les acteurs et partenaires locaux
SDÉ :	Service du développement économique, Ville de Montréal
SGPVM :	Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, Ville de Montréal
SHDM :	Société d'habitation et de développement de Montréal
SIVT :	Service des infrastructures, voirie et transport, Ville de Montréal
SMVT :	Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
SC :	Service de la culture, Ville de Montréal
STM :	Société de transport de Montréal
SDC :	Société de développement commercial

COURT TERME 2017-2018

PARTENAIRES

●	Élaborer un guide de bonnes pratiques d'aménagement et de verdissement	SGPVM
●	Formaliser l'affectation des espaces verts	
●	Retirer du zonage les usages sensibles pour les nouveaux terrains dégagés à proximité de l'autoroute	DRSP SMVT
●	Élaborer une stratégie d'habitation inclusive et spécifique au secteur	SMVT
●	Établir et soutenir un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu	SDÉ
●	Protéger les zones d'emplois	
●	Mettre en place des outils de communication et d'échange	
●	Créer un comité de suivi du milieu	Milieu
●	Proposer une nouvelle signalisation et embellir le domaine public et privé	SDC Milieu
●	Renforcer le cadre réglementaire des bâtiments patrimoniaux	SMVT SGPI
●	Revoir la réglementation encadrant les ateliers d'artistes	
●	Modifier le plan de camionnage	

MOYEN TERME 2019-2021

PARTENAIRES


● Implanter des mesures de mitigation environnementales	DRSP SGPVM
● Aménager des nouveaux parcs et bonifier l'aménagement de parcs existants	
● Développer un réseau de biodiversité	SGPVM
● Favoriser la plantation sur le domaine privé	Milieu
● Établir des partenariats pour le développement de projets résidentiels	SHDM SMVT
● Établir des partenariats pour le développement des zones d'emplois	SDÉ
● Sécuriser les intersections	SIVT
● Améliorer la convivialité des viaducs et des tunnels	SIVT
● Créer un lien fédérateur	SIVT

LONG TERME 2021-2025**PARTENAIRES**

- Augmenter les efforts en agriculture urbaine..... Milieu
- Favoriser une occupation des immeubles d'intérêt patrimonial municipaux SGPI
SMVT

EN CONTINU**PARTENAIRES**

- Favoriser la mise en place de partenariats pour le verdissement Milieu
- Maximiser le verdissement sur le domaine public..... SGPVM
- Assurer le respect de la stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels
- Poursuivre les efforts de développement de logements sociaux et abordables..... SMVT
- Intégrer l'art dans les aménagements publics SC
- Valoriser le patrimoine bâti et archéologique dans les aménagements du domaine public SMVT
- Soutenir la création de coop d'artistes SC
- Optimiser la desserte du réseau d'autobus STM
- Promouvoir la mobilité durable STM
SIVT
BIXI

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. ÉNONCÉ DE VISION
 - 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS
 - 5. STRATÉGIE D'INTERVENTION ET PLAN D'ACTION
 - 6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES



6. SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES

Bien que l'ensemble du territoire du PDUÉS subira les impacts de l'échangeur Turcot, la morphologie urbaine de certains secteurs a été particulièrement déstructurée par le nouveau tracé. En résulte plusieurs terrains libérés et dégagés se situant de part et d'autre de l'infrastructure, constituant une opportunité à saisir pour améliorer la qualité des milieux de vie avoisinants. Afin de mieux encadrer la restructuration et les aménagements, une planification détaillée est proposée afin de s'assurer de répondre aux enjeux et problématiques propres à chaque secteur et tirer profit des forces et potentiels spécifiques.

Les deux secteurs d'intervention prioritaire sont les suivants :

DE L'ÉGLISE

Déstructurée par la présence de nombreux bâtiments vacants et le déclin de son activité commerciale, l'avenue de l'Église requiert un repositionnement stratégique. La faible canopée, l'état du domaine public et des bâtiments ainsi que le potentiel de développement sont des facteurs qui militent pour l'élaboration d'une planification détaillée.

CABOT

Identifié comme un secteur de planification détaillée au Plan d'urbanisme, le secteur Cabot requiert une attention particulière en raison des opportunités que présentent de nombreux terrains sous-utilisés ou libérés suite aux travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot. Avantagusement situé et caractérisé par un riche héritage patrimonial, ce secteur est en transformation et des interventions ciblées permettront de saisir les opportunités de mise en valeur afin de dynamiser ce secteur d'emplois. De plus, cette planification permettra d'implanter des mesures afin de lutter contre les îlots de chaleur présents en grande proportion dans le secteur.





6.1. SECTEUR DE L'ÉGLISE

PRINCIPAUX OBJECTIFS

- Consolider l'usage résidentiel sur l'avenue de l'Église
- Intégrer les aménagements publics au pôle institutionnel
- Occupation commerciale aux intersections
- Verdissement aux abords de l'autoroute



6.2. SECTEUR CABOT

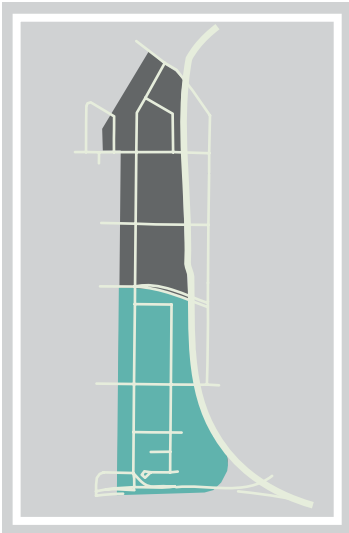
PRINCIPAUX OBJECTIFS

- Réaménagement de la rue Saint-Patrick
- Liens avec le canal de Lachine
- Signature du secteur avec le riche héritage industriel
- Repositionnement économique



6.1. SECTEUR DE L'ÉGLISE

Ce secteur, qui inclut l'ancien tracé fondateur de la Côte-Saint-Paul doit revoir sa vocation et ses aménagements. Avec le retrait du camionnage, l'avenue de l'Église redeviendra à échelle humaine en accordant la priorité aux piétons et aux cyclistes ainsi qu'avec l'implantation du lien fédérateur qui permettra de revoir l'ensemble du domaine public. L'usage résidentiel sera consolidé avec une réduction de l'intensité commerciale présente dans le secteur.

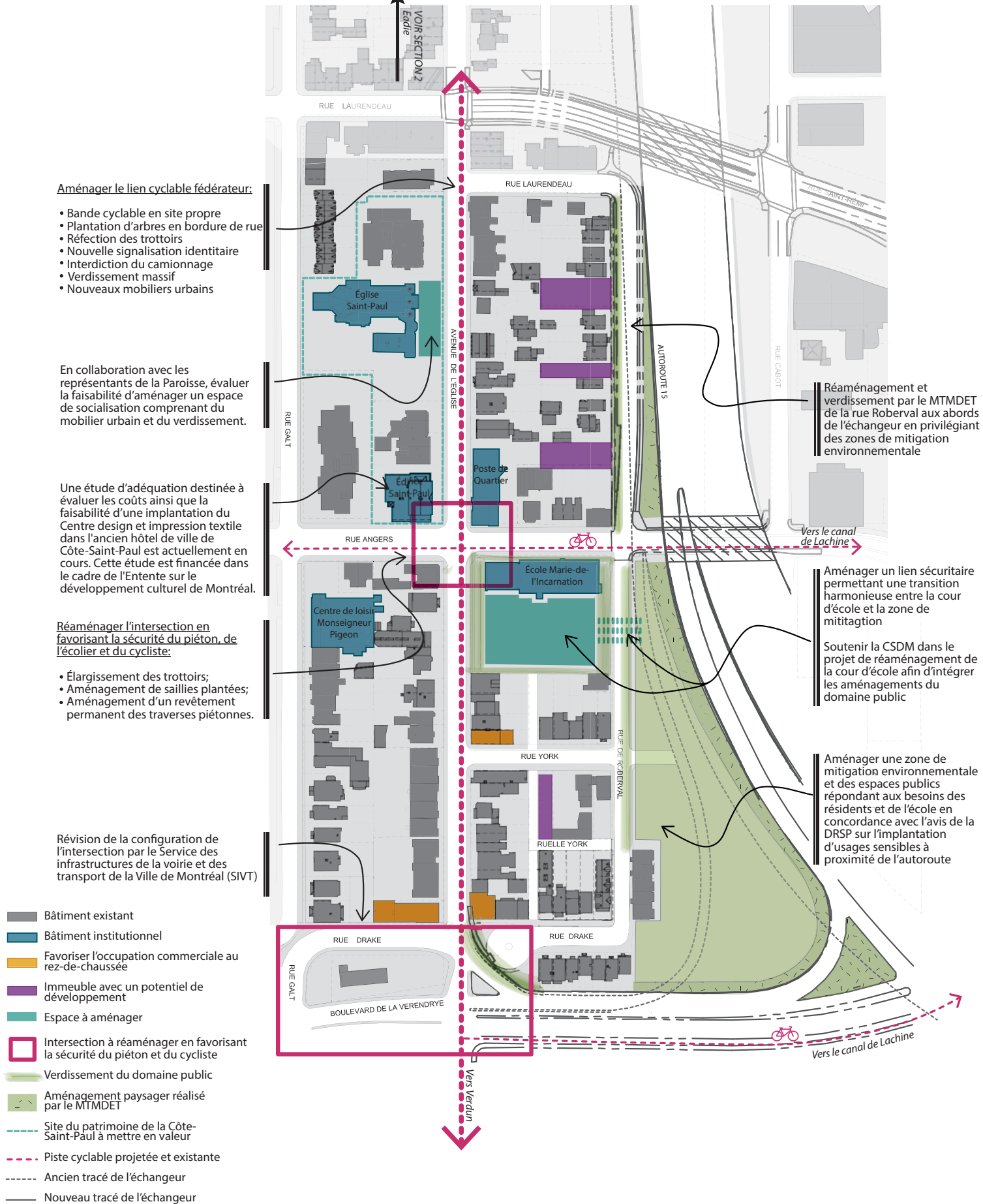


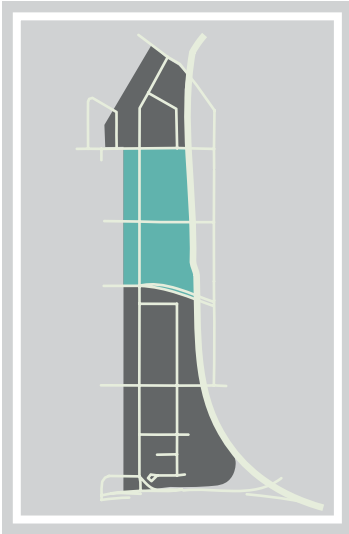
6.1.1. TRONÇON MARIE-DE-L'INCARNATION ET DE LA CÔTE-SAINT-PAUL

Ce secteur patrimonial, rattaché au premier village de la Côte-Saint-Paul représente le cœur institutionnel de ce quartier. En effet, avec la présence de l'école Marie-de-l'Incarnation, l'ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul, l'église Saint-Paul et le Centre de loisirs Monseigneur Pigeon, il y a dans ce secteur un pôle institutionnel sur lequel s'appuyer. Les aménagements se feront donc en se concentrant sur ces bâtiments. Le projet de réaménagement de la cour d'école est une opportunité d'arrimage avec les aménagements du terrain résiduel entre la rue de Roberval et l'autoroute 15. Il est donc important de soutenir et de travailler en collaboration avec la CSDM. En l'absence de grandes propriétés pouvant accueillir un grand projet de développement avec inclusion de logements sociaux, le potentiel de développement dans ce tronçon s'exprimera par quelques projets d'insertion dans le cadre bâti déjà existant.



12. Tronçon Marie-de-l'Incarnation et de la Côte-Saint-Paul

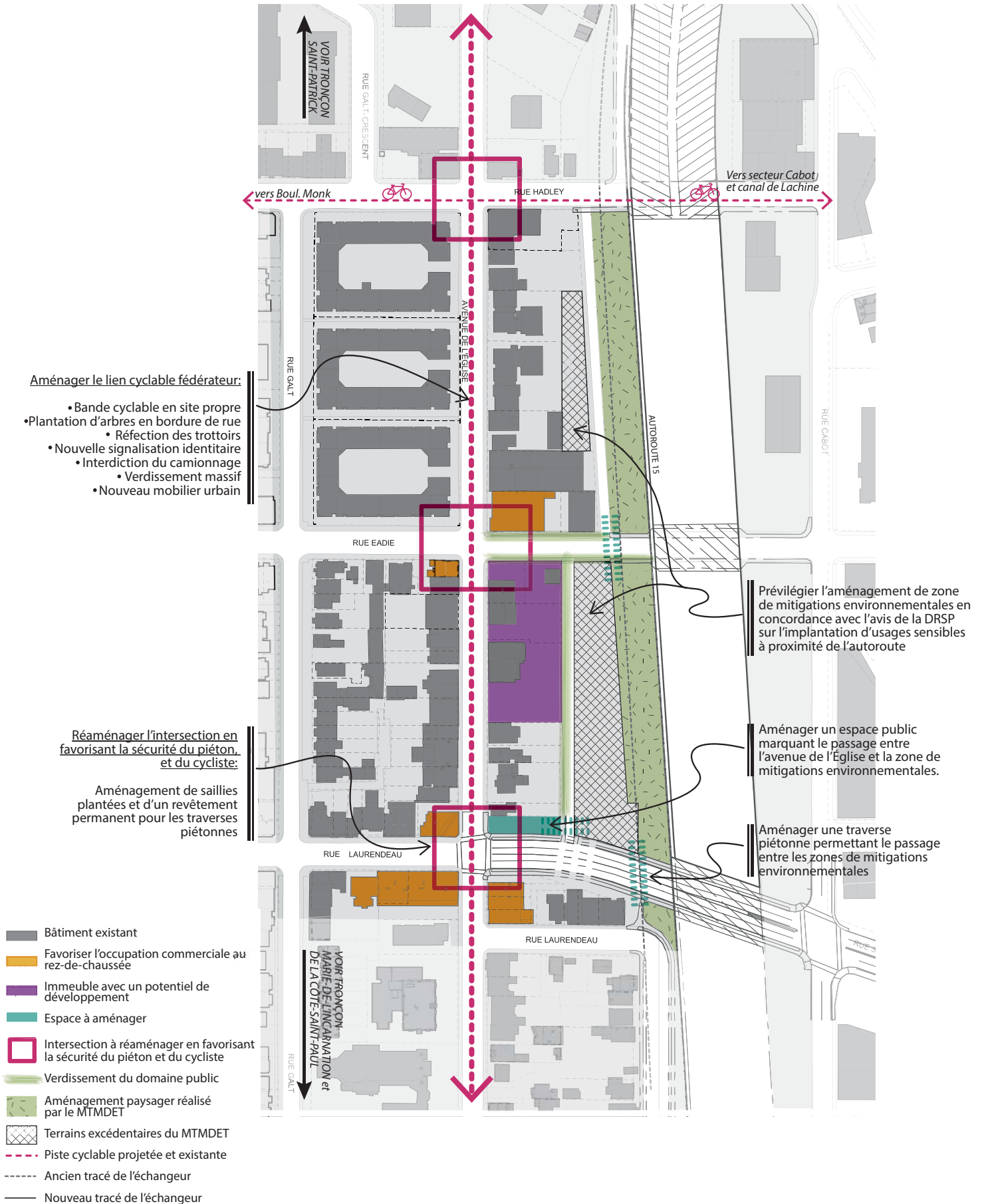


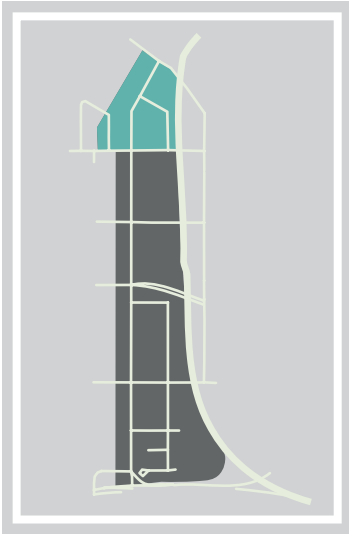


6.1.2. TRONÇON EADIE

Ce tronçon du secteur d'intervention prioritaire de l'Église est celui qui est le plus consolidé d'un point de vue de sa fonction résidentielle, tout en ayant un potentiel de développement avec des bâtiments commerciaux vacants ou en mauvais état. De plus, plusieurs bâtiments de coin ont une typologie appropriée à une fonction commerciale, notamment aux abords de la rue Laurendeau. Afin d'offrir des biens et des services de proximité aux résidents, il est donc important de préserver cette offre commerciale et éviter des conversions de locaux commerciaux en habitation. Dans le cas de ces conversions, un meilleur encadrement serait souhaitable afin de favoriser l'harmonisation de ces travaux avec l'apparence architecturale des bâtiments.





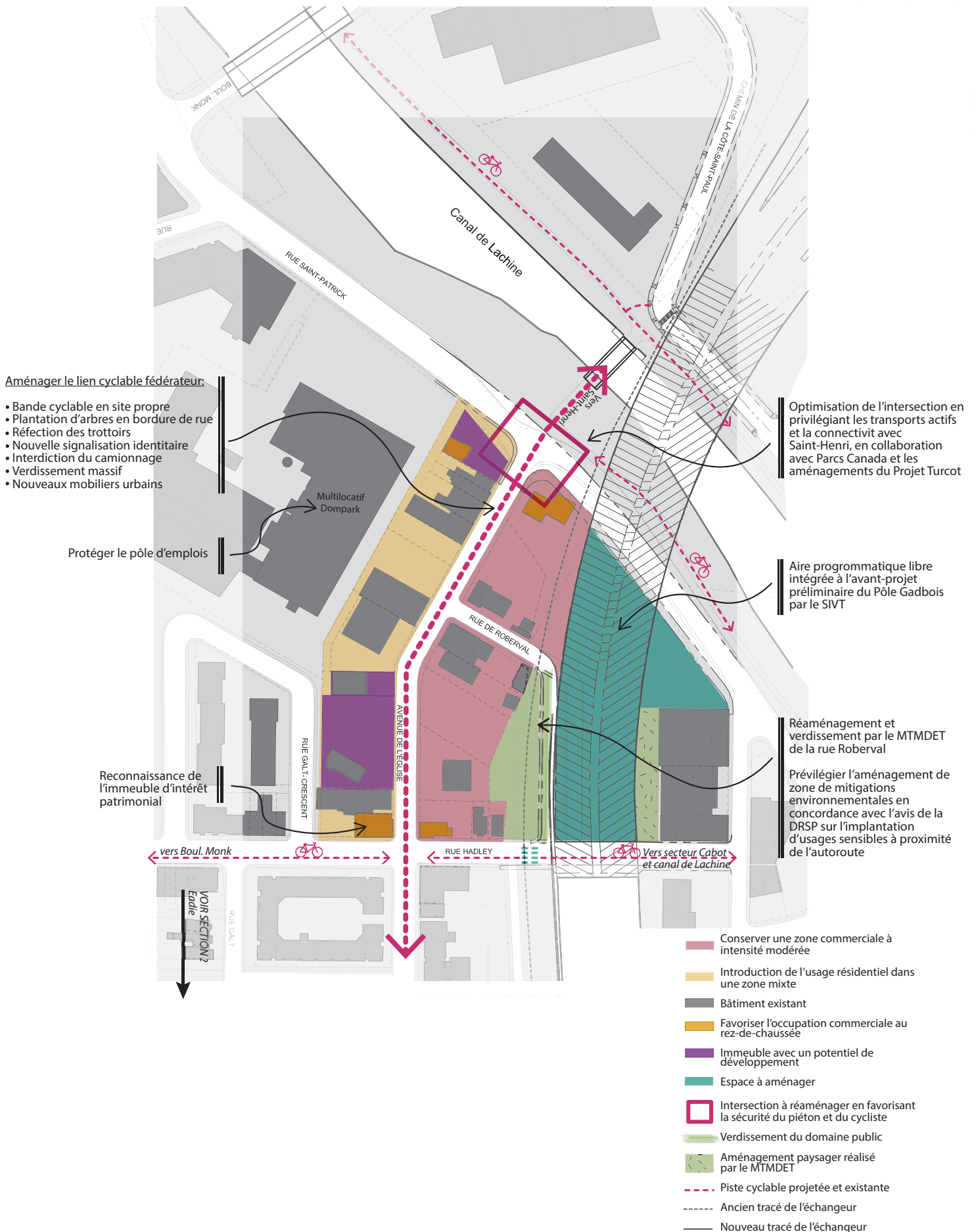


6.1.3. TRONÇON SAINT-PATRICK

Secteur hétéroclite où la fonction résidentielle côtoie des usages commerciaux lourds, cette portion de l'avenue de l'Église possède plusieurs immeubles avec un potentiel de développement. Une des premières interventions, en lien avec les recommandations de l'OCPM, sera de créer une zone tampon commerciale entre l'avenue de l'Église et la structure de l'autoroute, tout en diminuant l'intensité des usages commerciaux présents. D'autre part, la mixité des usages sera favorisée du côté Ouest de ce secteur en transition pour une meilleure interface avec la rue Galt Crescent.

De plus, les immeubles avec un potentiel de développement à des fins résidentielles représentent une bonne superficie et pourront accueillir des projets d'inclusion de ce côté de l'avenue de l'Église.





6.1.4. DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC

Avec l'implantation du lien fédérateur sur l'avenue de l'Église, l'ensemble du domaine public sera revu. Les intersections seront sécurisées par différents moyens, que ce soit des saillies, du marquage ou un surélévement de la chaussée. Ces mesures serviront également à l'apaisement de la circulation. Le domaine public existant n'est pas aménagé pour favoriser la plantation. En ce sens, les nouveaux aménagements favoriseront un plus grand verdissement en lien avec les principes directeurs de verdissement de la stratégie d'intervention.

En considérant l'emprise de rue disponible, le retrait du stationnement du côté Ouest est nécessaire pour que l'aménagement du lien fédérateur soit une bande cyclable en site protégé. La bande cyclable protégée en direction Nord du côté Est se trouve donc dans la continuité du lien présent dans l'arrondissement de Verdun vers le canal de Lachine. Pour un déplacement dans l'axe Sud, une bande au sol est prévue sur la rue Galt. Cet aménagement n'est pas en site protégé, car le débit de circulation et la dimension de l'emprise ne permettent pas l'implantation d'une bande sécuritaire sans devoir retirer de stationnement dans une rue résidentielle.

Le réaménagement complet du domaine public se veut une occasion d'élargir le domaine public environnant le pôle institutionnel, notamment devant l'édifice Saint-Paul et l'école Marie-de-l'Incarnation.



Perspective proposée - avenue de l'Église

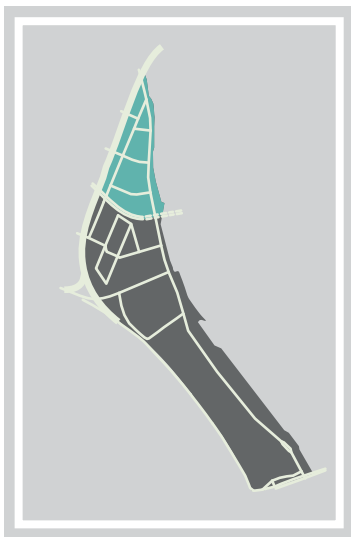


Coupe proposée - avenue de l'Église



6.2. SECTEUR CABOT

Avec les travaux de l'échangeur Turcot, le secteur Cabot bénéficie d'un accès direct au réseau supérieur et d'une meilleure connectivité avec le quartier de Côte-Saint-Paul. Toutefois, ce secteur nécessite une requalification du domaine public, une mise en valeur des vestiges archéologiques et des bâtiments patrimoniaux ainsi que la création d'une image de marque propre afin de tirer profit de cette localisation et des éléments distinctifs qui le caractérisent. Le réaménagement de la rue Saint-Patrick sur l'ensemble du secteur permettra d'apaiser la circulation, sécuriser les intersections et améliorer les liens avec le canal de Lachine. En augmentant l'attractivité du secteur, de nouvelles entreprises s'installeront en-lien avec les créneaux établis dans le cadre d'une étude économique réalisée dans les prochains mois qui déterminera un repositionnement économique. Parallèlement, les usages autorisés pourront être revus de manière à être en concordance avec les conclusions de cette étude. Pour une majorité des interventions, Parcs Canada se veut un partenaire clé dans la réalisation de ces actions.

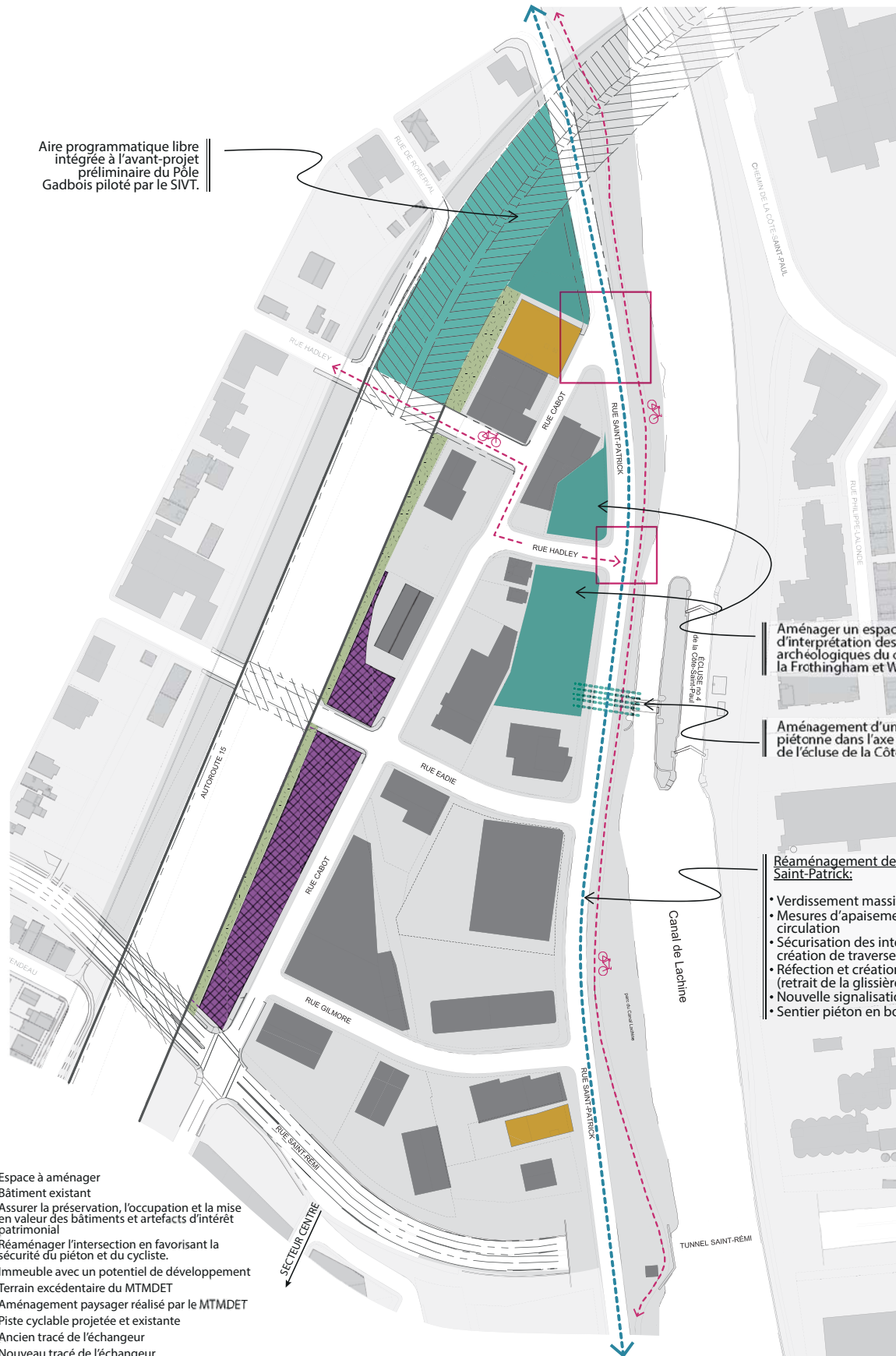


6.2.1. SECTEUR OUEST

Cette section représente l'entrée du secteur Cabot via la rue Saint-Patrick sous le nouveau pont signature enjambant le canal de Lachine. Caractérisée par un lotissement et un cadre bâti pouvant accueillir de plus petites entreprises, cette partie bénéficie de deux nouveaux accès au quartier Côte-Saint-Paul par la rue Hadley ainsi que la rue Saint-Rémi. En lien avec les espaces utilisés dans le cadre du réaménagement du Pôle Gadbois, des espaces publics d'interprétation des vestiges du complexe de la Frothingham et Workman sont prévus en complémentarité avec la programmation à proximité du canal de Lachine. Une traverse piétonne dans l'axe de la passerelle de l'écluse de la Côte-Saint-Paul permettra de traverser la rue Saint-Patrick afin de rejoindre cet espace public. Une coordination avec Parcs Canada pour

l'aménagement des liens de passages est primordiale, notamment pour le retrait de la glissière autoroutière. Compte tenu de leur proximité à l'autoroute, les terrains libérés en bordure de l'autoroute seront réservés pour un verdissement, conformément aux recommandations du comité de travail en santé publique.

Aire programmatique libre
intégrée à l'avant-projet
préliminaire du Pôle
Gadbois piloté par le SIVT.

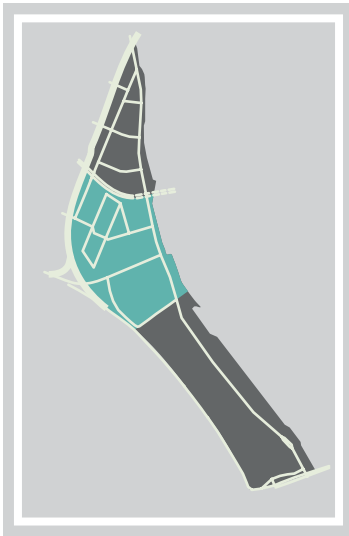


Aménager un espace public
d'interprétation des vestiges
archéologiques du complexe de
la Frothingham et Workman.

Aménagement d'une traverse
piétonne dans l'axe du passage
de l'écluse de la Côte-Saint-Paul.

- Réaménagement de la rue
Saint-Patrick:**
- Verdissement massif
 - Mesures d'apaisement de la circulation
 - Sécurisation des intersections et création de traverses piétonnes
 - Réfection et création de trottoirs (retrait de la glissière autoroutière)
 - Nouvelle signalisation identitaire
 - Sentier piéton en bordure du canal

- Espace à aménager
- Bâtiment existant
- Assurer la préservation, l'occupation et la mise en valeur des bâtiments et artefacts d'intérêt patrimonial
- Réaménager l'intersection en favorisant la sécurité du piéton et du cycliste.
- Immeuble avec un potentiel de développement
- ▨ Terrain excédentaire du MTMDET
- Aménagement paysager réalisé par le MTMDET
- - - Piste cyclable projetée et existante
- - - Ancien tracé de l'échangeur
- - - Nouveau tracé de l'échangeur

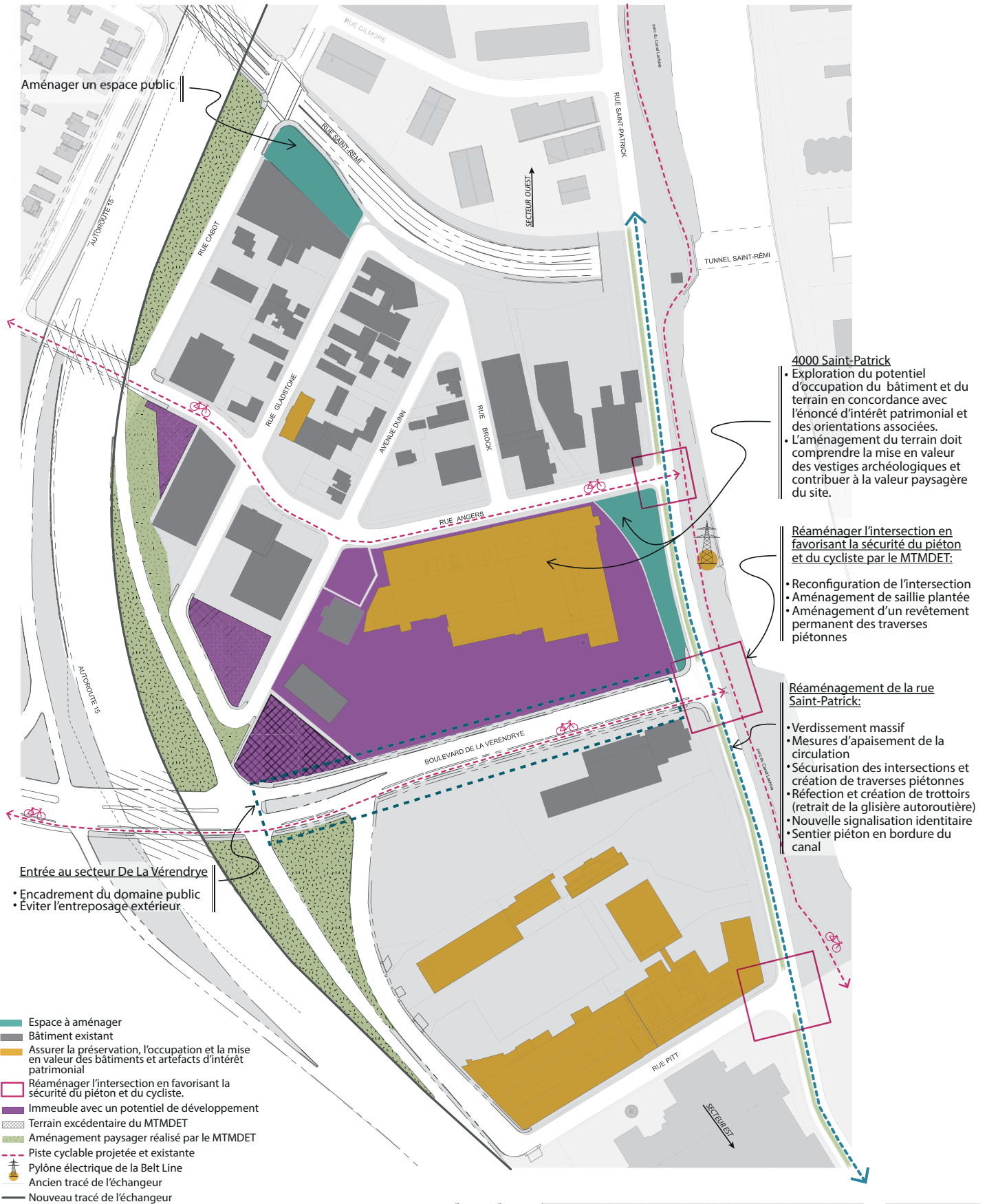


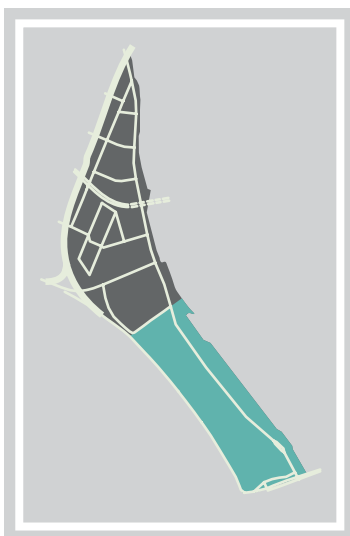
6.2.2. SECTEUR CENTRE

Avec le prolongement du boulevard De La Vérendrye, cette section devient la véritable porte d'entrée au secteur Cabot. La planification des terrains ayant front sur ce boulevard est primordiale afin d'assurer un encadrement de la rue et de structurer le cadre bâti. En effet, de nombreux terrains dégagés par la reconstruction du nouvel échangeur se trouvent à proximité des nouvelles voies de circulation offrant un grand potentiel de développement. À l'Ouest de la rue Angers, ce noyau central est également constitué d'un ensemble résidentiel protégé par droits acquis. En bordure des rues Angers, Saint-Patrick et du boulevard De La Vérendrye, le bâtiment du 4000, rue Saint-Patrick est un immeuble d'intérêt patrimonial appartenant à la Ville de Montréal qui occupe une immense superficie au

cœur de ce secteur. Ce bâtiment vacant devra être requalifié et la partie de terrain longeant la rue Saint-Patrick comprend des vestiges archéologiques à mettre en valeur. Dans le secteur, plusieurs autres bâtiments possèdent un intérêt patrimonial et doivent être préservés et mis en valeur. Des interventions de propriétaires privés sur les bâtiments structurants, comme par exemple le bâtiment Crane, démontrent l'effervescence du secteur. Ce secteur peut accueillir différents types d'entreprises grâce à un lotissement et un cadre bâti varié.





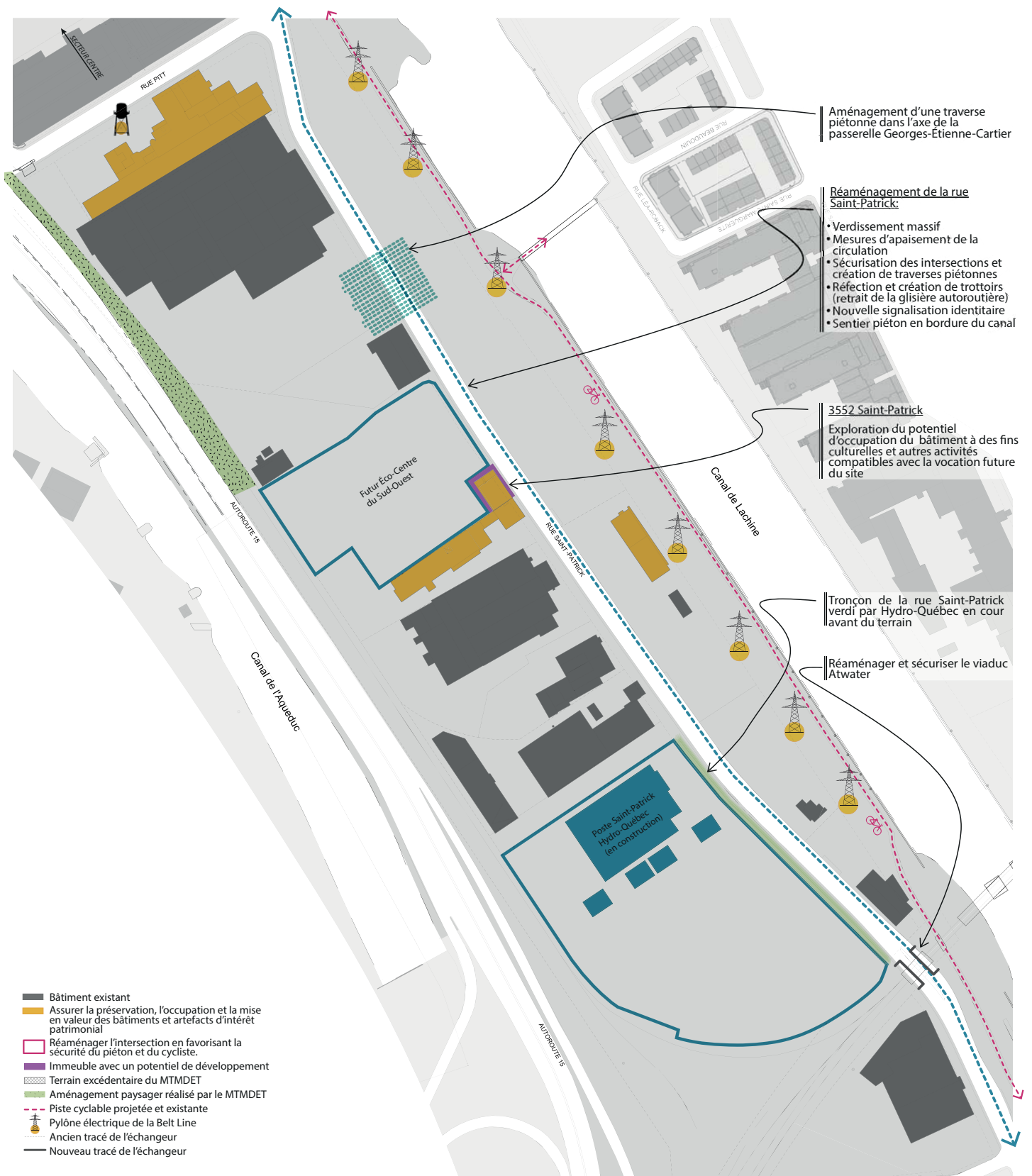


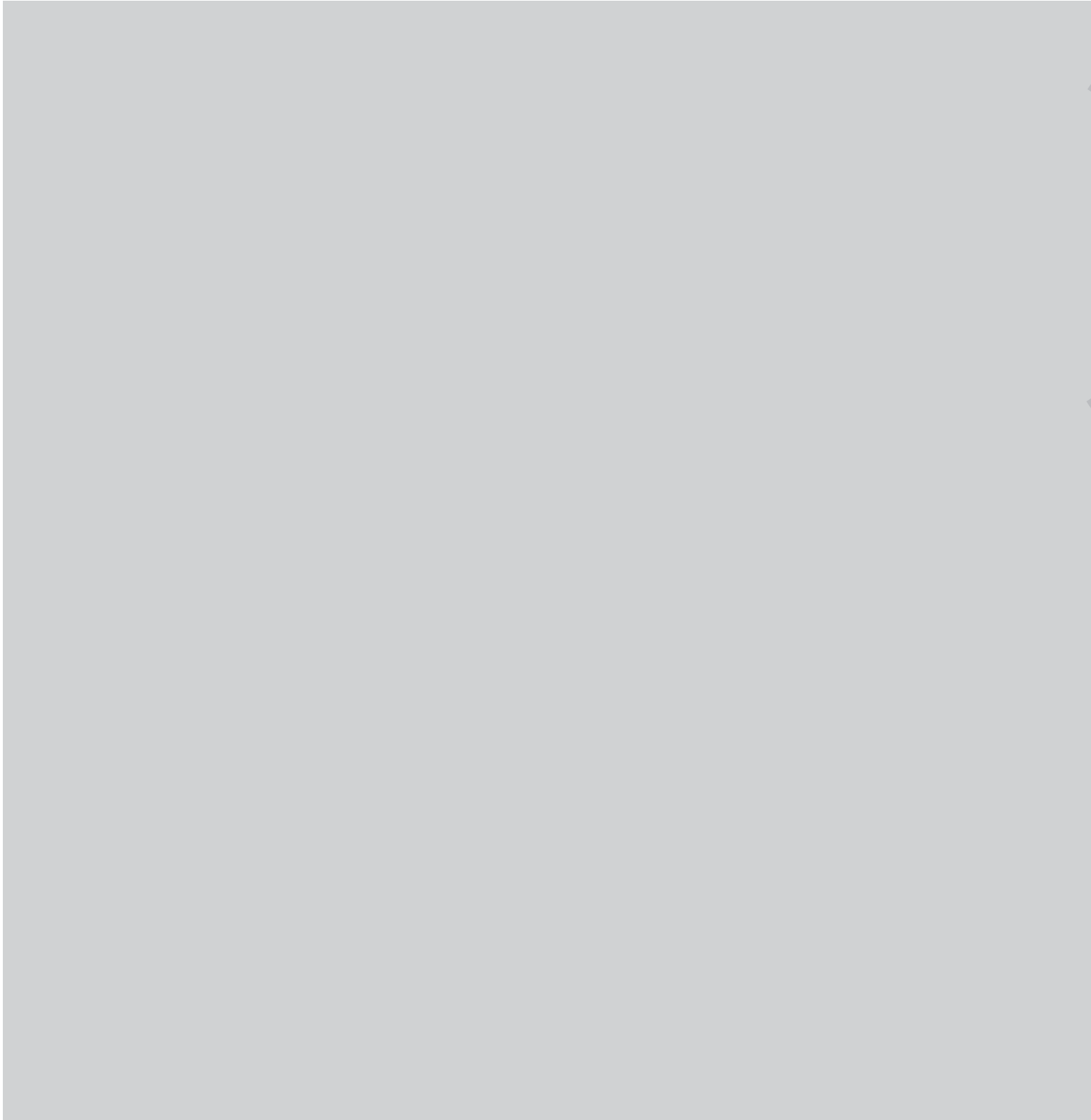
6.2.3. SECTEUR EST

Le secteur le plus éloigné est également celui avec la plus forte intensité commerciale. En effet, la présence d'usages extensifs crée une cohabitation difficile en générant plusieurs nuisances. Plusieurs bâtiments occupent une faible proportion du terrain ce qui entraîne un faible front bâti en bordure de la rue Saint-Patrick, face au canal de Lachine. Le secteur accueillera deux nouveaux projets importants, soit le poste de transformation Saint-Patrick d'Hydro-Québec et l'Éco-centre de l'arrondissement du Sud-Ouest. La présence d'artéfacts d'intérêt tels que le château d'eau et les anciens pylônes électriques sont des témoins importants de l'ère industrielle tout comme les bâtiments d'intérêt patrimonial dont certains sont actuellement en requalification.

Ces éléments distinctifs devraient constituer des attraits afin de dynamiser le secteur et favoriser une meilleure utilisation du sol. Dans l'axe de la passerelle Sir-Georges-Étienne-Cartier, un passage piéton est souhaité afin de faciliter la traversée de la rue Saint-Patrick. Il s'agit d'un parcours piéton emprunté par les travailleurs de ce secteur d'emploi en provenance de Saint-Henri de l'autre côté du canal de Lachine. L'entrée Est du secteur par le viaduc Atwater sera revue afin de rendre le viaduc plus sécuritaire et convivial.









ANNEXES

1. LES AUTRES EXERCICES DE PLANIFICATION

104

1. LES AUTRES EXERCICES DE PLANIFICATION

Plusieurs autres exercices de planification ont été répertoriés dont certains chevauchent le territoire d'étude du PDUÉS-Turcot. Par souci de cohérence, la démarche du PDUÉS doit prendre en considération ces exercices de planification et saisir les opportunités pouvant en résulter.

PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER URBANISME SAINT-RAYMOND 1

En juillet 2012, l'Arrondissement Côtes-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce a mandaté l'OCPM dans le cadre de l'élaboration du programme particulier d'urbanisme pour le secteur Saint-Raymond et les abords du Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM). Partageant la frontière nord du PDUÉS-Turcot, un des principaux enjeux retenus lors des consultations est la sécurité des déplacements. La requalification de la rue Saint-Jacques et du chemin Upper Lachine ainsi que les abords de la station de métro Vendôme ont été identifiés comme étant problématiques. Le rapport de l'OCPM a été déposé en juillet 2013 et les études pour la planification du secteur sont en cours.

PLAN DE MISE EN VALEUR DE L'ÉCOTERRITOIRE DE LA FALAISE SAINT-JACQUES 2

Le secteur de la falaise Saint-Jacques est l'un des dix (10) écoterritoires identifiés sur l'île de Montréal par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels et par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. La Ville de Montréal entend mettre en valeur cet écoterritoire, en y accroissant la biodiversité, en protégeant les habitats de la faune existants et en favorisant l'aménagement de liens pédestres et cyclables, afin de désenclaver la falaise et de la relier aux quartiers environnants. Entamée en 2014, l'élaboration du plan concept préliminaire comprenait une journée de réflexions et d'échanges auprès des groupes d'intérêt locaux. Actuellement, différentes études sont en cours afin de finaliser le plan concept.

PLAN DIRECTEUR DU CANAL LACHINE 3

L'agence Parcs Canada a comme principal objectif de préserver et de mettre en valeur les ressources commémoratives de ce lieu historique national. Trois éléments caractérisent le canal de Lachine soit, la voie navigable, les ouvrages d'ingénierie liés à l'énergie hydraulique et les complexes industriels. Adopté en 2004, le Plan directeur est actuellement en révision par Parcs Canada et ses partenaires.

PLAN D'ACTION BOULEVARD MONK 4

Issue d'une démarche participative entamée en 2015, trois objectifs sont proposés par le Plan d'action : 1- renforcer le dynamisme et favoriser le sentiment d'appartenance, 2- améliorer le sentiment de sécurité et la convivialité, 3- soutenir la vitalité économique. La démarche comprenait entre autres, un atelier de réflexion citoyen : *l'Avenir du boulevard Monk*. À l'issue des consultations, de nombreux acteurs ont pris des engagements afin de réaliser plusieurs actions qui contribueront à la revitalisation du boulevard Monk.

VISION D'ENSEMBLE DU PÔLE GADBOIS 5

Inscrite à l'intérieur des limites du territoire du PDUÉS, mais menée par la Ville de Montréal, la planification est décrite à la section 1.4.3.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME 6

À l'automne 2015, l'Arrondissement du Sud-Ouest a lancé une démarche d'urbanisme participatif intitulée *La Dame se refait une beauté*. La démarche, qui comprenait des ateliers d'idées ouverts au public, a permis à plusieurs citoyens d'identifier les enjeux de ce tronçon de rue et de participer à l'élaboration du concept d'aménagement. Les travaux de réaménagement de la rue Notre-Dame sont prévus en 2016 pour le tronçon entre les rues Saint-Augustin et Atwater. Les activités de la démarche de consultation peuvent être consultées sur le site www.ladame.org.

PÔLE LIONEL-GROULX-ATWATER 7

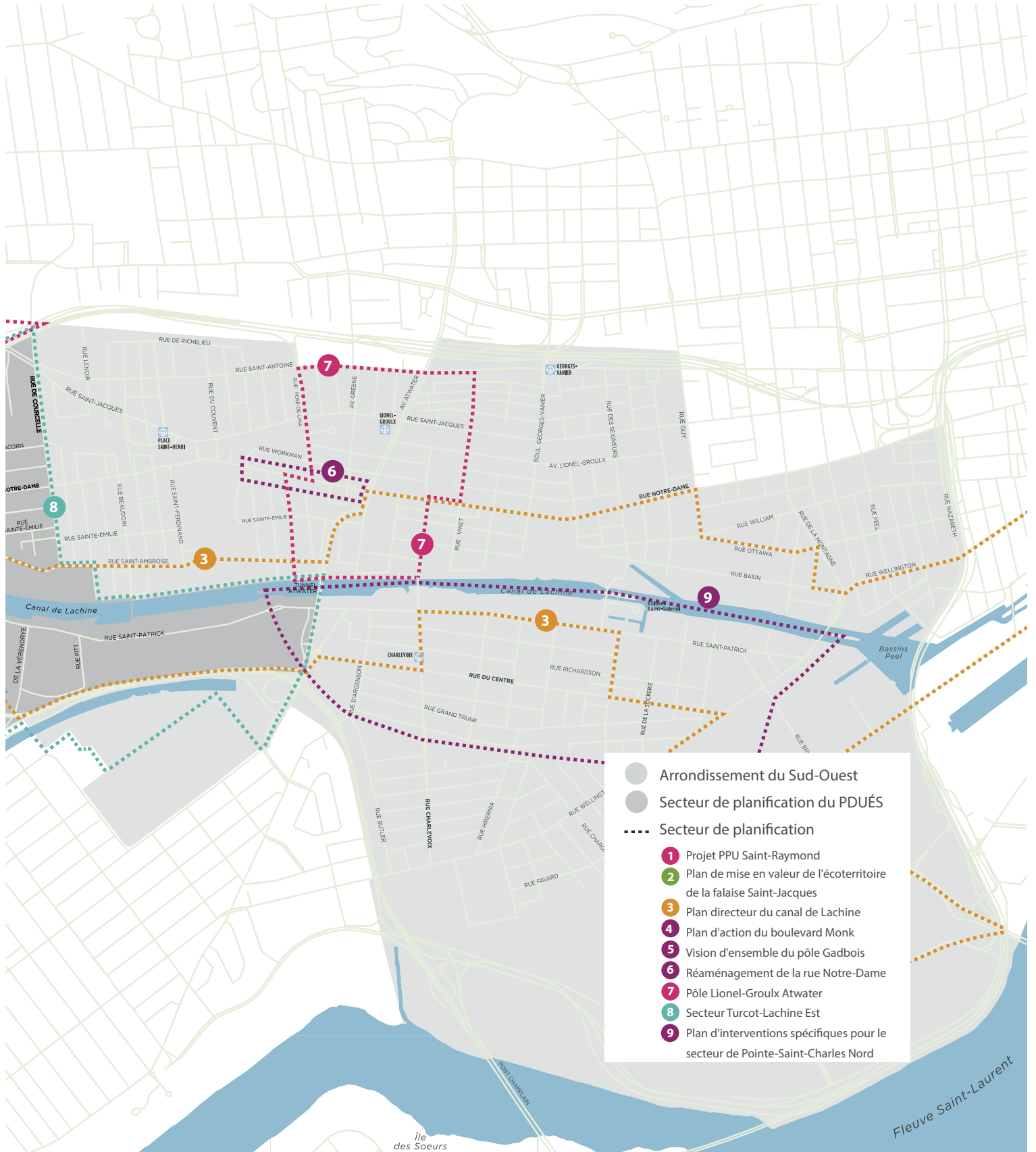
Identifié au Plan d'urbanisme comme un secteur de planification détaillée à portée locale, le pôle Lionel-Groulx - Atwater fait présentement l'objet d'une planification d'ensemble par l'Arrondissement du Sud-Ouest, appuyé par la Ville de Montréal. L'exercice vise à établir une vision d'avenir de ce secteur afin de tirer profit du développement anticipé pour bonifier les aménagements du domaine public, notamment en mettant en valeur les terrains sous-utilisés et en améliorant les parcours menant et donnant accès aux points d'intérêts en valorisant les modes de transports actifs et collectifs. Cette vision se traduira par des orientations d'aménagement, un concept de mise en valeur et des interventions d'aménagement échelonnées dans le temps.

SECTEUR TURCOT-LACHINE EST 8

Désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal comme devant faire l'objet d'une planification stratégique, le secteur Turcot - Lachine-Est s'étend de la partie Est de l'arrondissement de Lachine à l'échangeur Turcot et ses abords, entre le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques, le long du parcours d'entrée de ville reliant l'aéroport au centre-ville. Le Service de la mise en valeur du territoire encadre la planification de ce vaste secteur, en collaboration avec les services et arrondissements concernés, dans la perspective d'orienter sa mise en valeur, d'assurer une cohérence des interventions en cours et à venir dans cette partie de la ville et de tirer profit de la transformation majeure liée aux grands projets d'infrastructures du MTMDET.

PLAN D'INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LE SECTEUR DE POINTE-SAINT-CHARLES NORD 9

La démarche vise à proposer des solutions sur des enjeux urbains tels que le traitement et l'accessibilité au domaine public, la mobilité et la vitalité commerciale. Le processus implique l'adoption d'un plan d'actions qui se déclinera notamment par des stratégies de planification, de déploiement d'infrastructures et de réaménagement du domaine public.



ville.montreal.qc.ca/sud-ouest

