

PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL TURCOT

Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine | Avril 2018



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
2. PRINCIPAUX ENJEUX	25
2.1 QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE	28
2.2 DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET SOCIAL	30
2.3 ENVIRONNEMENT, PAYSAGE ET PATRIMOINE	32
2.4 MOBILITÉ ET CONNECTIVITÉ	34
3. VISION	37
3.1 UNE VISION PARTAGÉE PAR TOUS	39
4. STRATÉGIE D'INTERVENTION	41
4.1 STRATÉGIE DE VERDISSEMENT	44
4.2 STRATÉGIE D'HABITATION INCLUSIVE ET SPÉCIFIQUE	46
4.3 STRATÉGIE ÉCONOMIQUE	50
4.4 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL	52
4.5 STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DE DÉVELOPPEMENT CULTUREL	54
4.6 STRATÉGIE DE MOBILITÉ	56
SECTEURS D'INTERVENTION PRIORITAIRES	60
4.7 SECTEUR DE L'ÉGLISE	62
4.8 SECTEUR CABOT	70
4.9 SECTEUR PÔLE GADBOIS	76
5. PLAN D'ACTION	79
PLAN D'ACTION SYNTHÈSE	92
CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES	98



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, la version finale de notre Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) Turcot. Il est le fruit de trois ans de travail sur le terrain avec la communauté, des organismes locaux, de nombreux partenaires institutionnels et du milieu des affaires. Il a aussi fait l'objet d'une démarche en deux temps avec l'Office de consultation publique de Montréal. Ensemble, nous avons imaginé l'avenir des quartiers limitrophes à l'échangeur Turcot. On peut maintenant dire « Mission accomplie! »

Nous vous présentons aujourd'hui une vision claire et un plan d'action réaliste et ambitieux qui répondront aux aspirations et aux besoins des gens qui vivent et aiment leur quartier.

Le financement est au rendez-vous et les sources en sont bien identifiées. De plus, un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu sera mis sur pied. Il sera doté d'une enveloppe annuelle de 300 000 \$ pendant 3 ans. Verdissement, logement, mobilité, emploi, culture et patrimoine, développement économique et social : de nombreux projets sont déjà sur le fil de départ ou en marche. Par exemple, des terrains municipaux pourront accueillir des projets de logements locatifs sociaux et abordables, notamment pour des familles.

La consolidation du pôle Gadbois est bien amorcée. La revitalisation du Village Turcot est à l'agenda. Avantagusement 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 verdissement se fera d'ailleurs partout où cela sera possible. Le désenclavement des quartiers sera notre priorité. La mobilité active et sécuritaire dans nos rues sera assurée grâce à un lien fédérateur se greffant au réseau cyclable.

Que ce soit à travers des interventions urbaines, des investissements stratégiques ou des mesures réglementaires, le PDUÉS est notre clé de voûte pour des quartiers plus verts, plus actifs et plus équitables.

Le défi qui nous attend est colossal, à la hauteur des quelque 2,17 km² de territoire couvert par le PDUÉS. Je vous invite à découvrir ce Plan avec ses enjeux, sa vision, sa stratégie d'intervention et son plan d'action, et à être partie prenante de cette grande aventure.

Le PDUÉS, réalisé en collaboration avec la Ville centre, est le fruit d'une vaste mobilisation citoyenne. Je tiens à remercier celles et 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 comité exécutif de la
Ville de Montréal



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



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



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



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



1. MISE EN CONTEXTE



2. PRINCIPAUX ENJEUX



3. VISION



4. STRATÉGIE D'INTERVENTION



5. PLAN D'ACTION

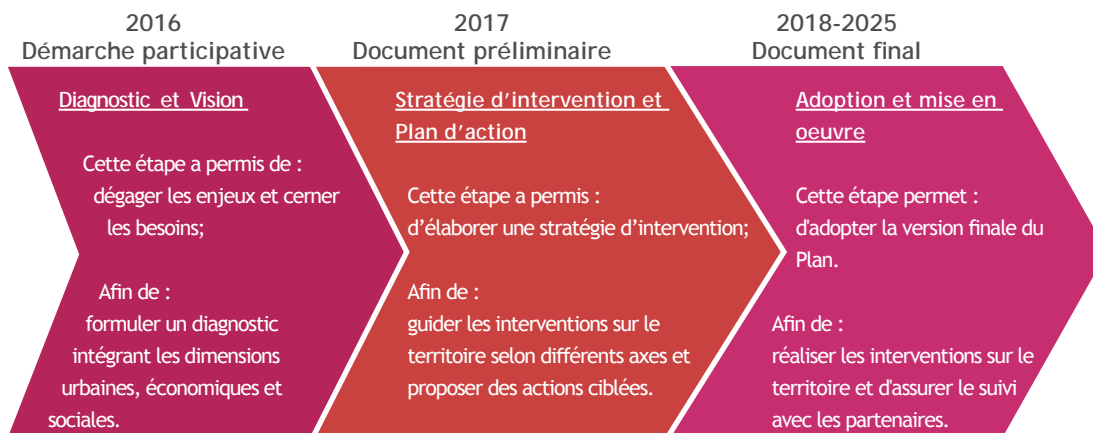


1. MISE EN CONTEXTE

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. 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 comprendra également 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 ont été réalisées dans les secteurs à l'étude, il est donc légitime de questionner la pertinence d'un exercice de consultation supplémentaire. Considérant l'importante superficie du territoire et la variété des milieux de vie, le PDUÉS s'est notamment appuyé sur la synthèse des enjeux et aspirations déjà exprimés par plusieurs intervenants et résidents de ces quartiers afin de constituer un véritable document de vision nourri 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'Office de Consultation Publique de Montréal 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.



Qu'est-ce qu'un atelier créatif ?

C'est une grande car

Les particip (bâtiments, indiquer leu discussion, les sujets e

C'est un m dans leurs participatio

BILAN DES ACTIVITÉS DE L'OCPM

2016

La démarche : *Au-delà des chantiers, pensons les quartiers* de l'OCPM a permis aux résidents et aux intervenants oeuvrant dans les quartiers avoisinants l'échangeur Turcot de s'exprimer à travers les différentes activités. La consultation a rejoint plus de 2 200 personnes à l'aide d'un questionnaire en ligne, de tables rondes, d'ateliers créatifs et de portes ouvertes.

Les résultats ont servi de bases à l'élaboration du document préliminaire du PDUÉS.

Les documents soumis à la Commission ainsi que le rapport de consultation peuvent être consultés au lien suivant : OCPM.qc.ca/quartiersturcot

2017

La consultation avait pour but de soumettre le document préliminaire à la consultation. En voici les faits saillants :

- Près de 150 personnes à la séance publique d'information;
- 18 mémoires écrits et 48 opinions en ligne;
- 72 interventions lors de la période d'auditions des opinions

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

COMITÉ DE SUIVI DU MILIEU

Depuis novembre 2016, un comité de suivi composé d'organismes du milieu et de représentants de l'arrondissement se réunit afin de conserver un dialogue constant. En ce sens, les travaux du comité ont permis d'échanger sur les pistes d'action et d'orienter l'élaboration du PDUÉS. Suite à son adoption, le comité prendra part au suivi de la mise en oeuvre. Un nouveau mode de fonctionnement sera proposé afin d'inclure l'ensemble des acteurs dans la réalisation des projets.

COMITÉ EN SANTÉ PUBLIQUE

En raison des nombreuses inquiétudes exprimées par la population résidant à proximité de l'échangeur, l'Arrondissement a choisi de s'associer avec des experts reconnus en matière de santé publique. Un comité a donc été mis sur pied avec la collaboration de la Direction régionale de santé publique pour encadrer les travaux du PDUÉS. Les travaux s'attardent à la qualité de l'air, au bruit et aux déplacements actifs, ce qui a permis de guider les actions du PDUÉS. Dans le cadre de la mise en oeuvre, la collaboration sera maintenue, notamment pour le suivi des mesures de mitigation implantées aux abords de l'autoroute.

1.4 PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

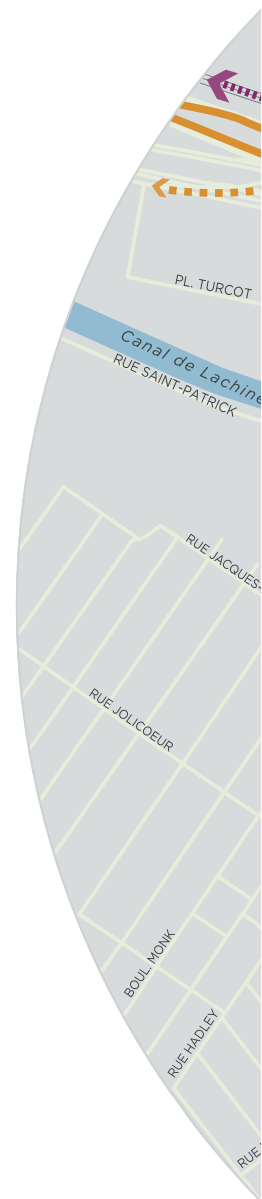
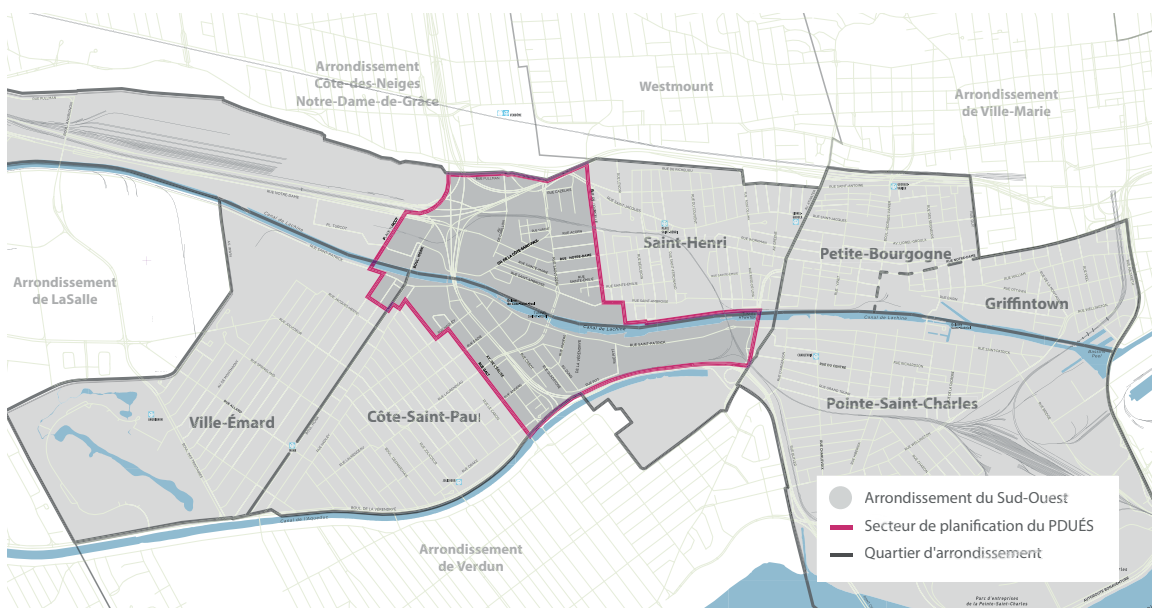
LOCALISATION

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 terrains qui pourront être propices au verdissement, à l'aménagement d'espaces publics 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



2. Carte schématique du réseau routier



PROJET TURCOT EN BREF

Témoin 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'immeuble 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 (2015) à KPH-Turcot

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



SECTEURS

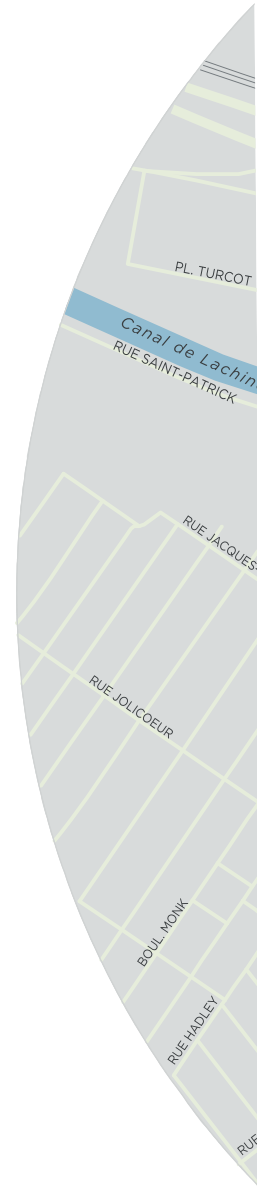
SAINT-HENRI OUEST



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 2016, 17 050 personnes étaient résidents du quartier Saint-Henri, une augmentation de 15% depuis 2006, 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'emploi 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 Statistique Canada, recensement de la population 2006 et 2016.

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

Pôle Gadbois

En 2014, 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. Sept orientations ont été identifiées lors des consultations :

- créer un milieu de vie de qualité, accueillant et inclusif;
- générer un lieu significatif pour l'ensemble de la communauté;
- améliorer l'accessibilité sous toutes ses formes et modalités;
- accroître le sentiment de sécurité des usagers;
- compléter et diversifier l'offre de services;
- miser sur le potentiel artistique des infrastructures et des équipements;
- consolider le complexe récréatif Gadbois.

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 l'avenue 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. Depuis 2006, le nombre de résidents demeure stable et le faible nombre de terrains propices à la construction en fait 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'emploi 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 rue Saint-Patrick est le seul accès de la partie est, 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, héritage des premiers développements immobiliers du quartier Côte-Saint-Paul, est 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.

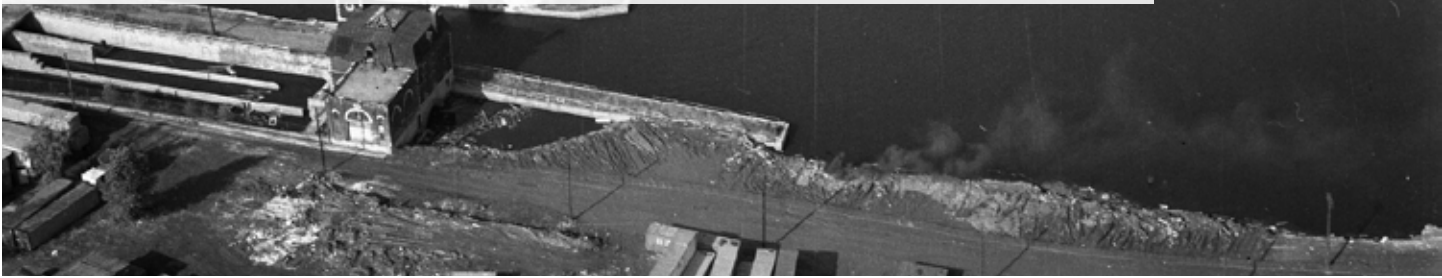
Les vestiges, datant des 18^e et 19^e siècles, comprennent notamment des fondations de bâtiments de l'ancien Village des tanneries et de nombreux artefacts, tel un four et des cuves de tanneur, témoignant des méthodes de travail et du mode de vie des habitants à cette époque. Les vestiges n'ont toutefois pas pu être conservés sur place, mais les nombreuses campagnes d'intervention archéologique ont permis de recueillir un grand nombre d'artefacts dont plusieurs ont été restaurés par le Centre de conservation du Québec. Quatre axes de mise en valeur sont proposés par le comité :

- la mise en valeur des artefacts, entre autres dans le cadre d'une exposition;
- la réalisation d'une oeuvre d'art public;
- les rappels toponymiques;
- l'aménagement d'un espace public permettant de mettre en valeur la richesse du patrimoine lié au village des Tanneries.

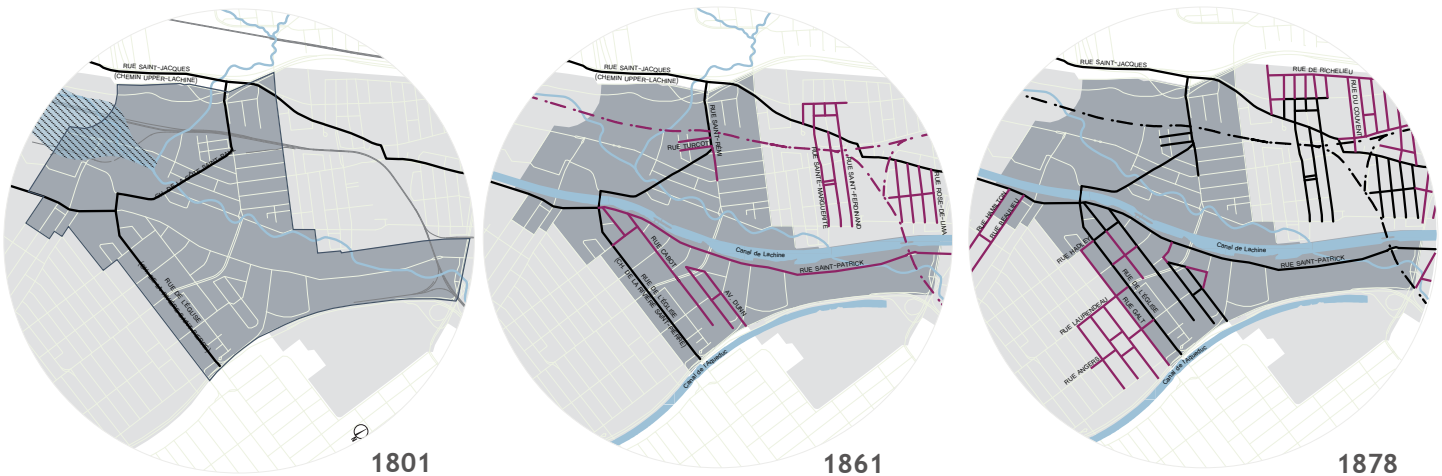


ÉVOLUTION HISTORIQUE

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 permet 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 20e siècle, seront annexés à la Ville de Montréal, contribuant ainsi à son urbanisation. Plusieurs bâtiments encore présents sur le territoire sont des témoins des différentes époques ayant marqué l'évolution des quartiers.



4. Cartes polyphasées



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-loutres.
- Un regroupement d'une dizaine de maisons forme 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.
- Lotissement de trames de rue 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 les seconds 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 ainsi que 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 1ère 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)

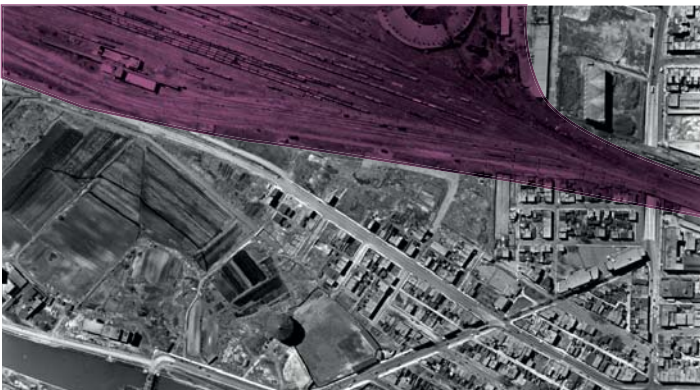
2015 Ouverture du CUSM au site Glen

1950

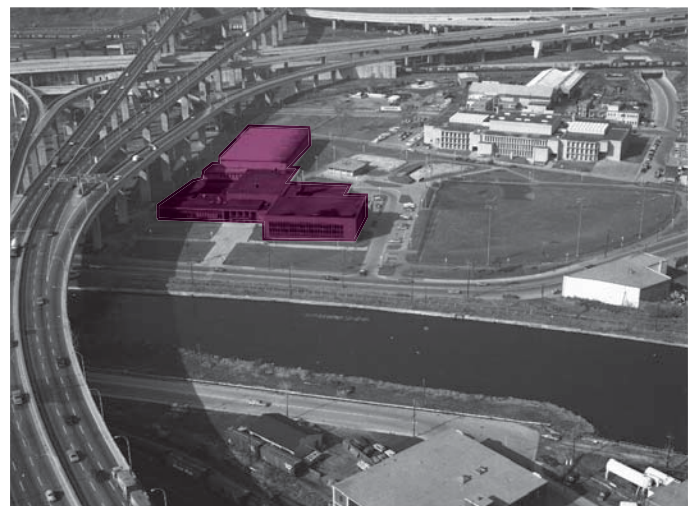
2016




Canal de Lachine,
Fairchild aerial surveys. 1925. BANQ



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



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

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. VISION
 - 4. STRATÉGIE D'INTERVENTION
 - 5. PLAN D'ACTION



2. PRINCIPAUX ENJEUX

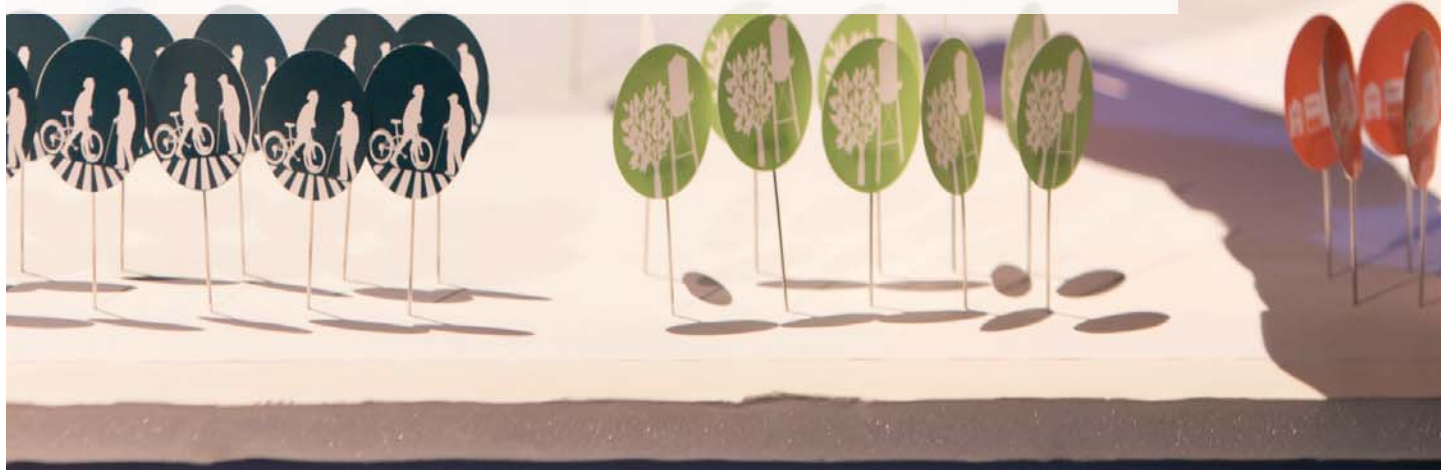
Les quartiers centraux des villes sont des milieux complexes constitués de multiples enjeux de diverses natures. Afin de développer une vision intégrée du territoire d'étude du PDUÉS, les enjeux ont été regroupés sous quatre grands thèmes :

- 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 au logement
- 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
- Îlots de chaleur
- Bâtiments d'intérêt patrimonial
- Aménagements publics



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. Ainsi, une concentration d'entreprises se retrouvent à l'extérieur des secteurs d'emplois prévus par le Plan d'urbanisme. 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 identifiée au Plan d'urbanisme, l'affectation secteurs d'emplois est une aire à vocation économique. Contrairement à l'affectation mixte, 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 à dominante économique ainsi que les retombées, 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.



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. À ce titre, l'Arrondissement a mandaté la Direction régionale de santé publique afin qu'un avis sur les polluants le long des autoroutes soit produit et que des recommandations soient formulées sur les usages aux abords du complexe Turcot ⁷. 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).⁸

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.⁹

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 zones de verdissement aux abords de l'échangeur tendra vers l'équité environnementale.

7. L'avis de la DRSP peut être consulté au lien suivant :

https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-550-78872-0.pdf

8. Organisation mondiale de la santé

9. 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.



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.

Part modale



La part modale des déplacements en vélo vers le travail est de 4,2% pour l'arrondissement du Sud-Ouest, ce qui est plus élevé que la moyenne canadienne (1,3%).¹⁰

Voies cyclables



Le ratio de voies cyclables par rapport aux kilomètres de rues dans l'arrondissement du Sud-Ouest est de seulement 10%.

Mode de vie actif




19,2% des adultes du Sud-Ouest et de Verdun ont un faible niveau d'activité physique. L'utilisation des modes de transport alternatifs favorise un mode de vie physiquement actif.¹¹

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 et 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.

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

11. 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.

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. VISION**
 - 4. STRATÉGIE D'INTERVENTION
 - 5. PLAN D'ACTION



3. VISION

En 2016, 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 et les priorités identifiées par les citoyens, l'Arrondissement propose d'établir :

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

Cette vision, appliquée au territoire environnant l'échangeur Turcot, permet de formaliser des gestes précis répondant aux enjeux des milieux de vie tout en soutenant leur évolution.

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



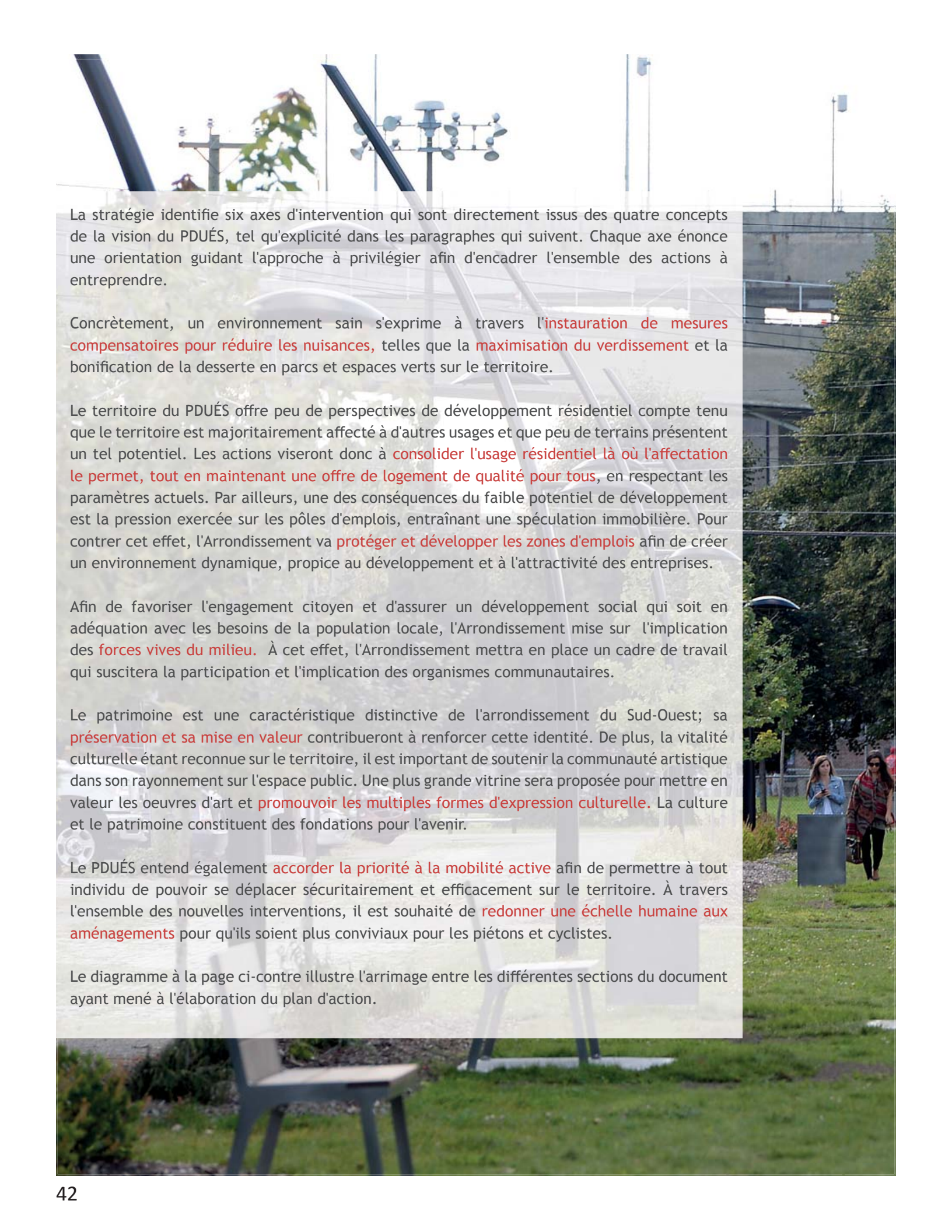
Système d'activités composé de secteurs d'emplois, d'artères commerciales offrant des biens et services et d'un développement communautaire façonné pour et par la collectivité locale.

Les quatre concepts qui composent la vision de l'Arrondissement ont servi de guide à l'élaboration des stratégies d'interventions qui ont à leur tour jeté les bases du plan d'action.

- 
- 1. MISE EN CONTEXTE
 - 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 - 3. VISION
 - 4. STRATÉGIE D'INTERVENTION
 - 5. PLAN D'ACTION



4. STRATÉGIE D'INTERVENTION



La stratégie identifie six axes d'intervention qui sont directement issus des quatre concepts de la vision du PDUÉS, tel qu'explicité dans les paragraphes qui suivent. Chaque axe énonce une orientation guidant l'approche à privilégier afin d'encadrer l'ensemble des actions à entreprendre.

Concrètement, un environnement sain s'exprime à travers l'**instauration de mesures compensatoires pour réduire les nuisances**, telles que la **maximisation du verdissement** et la bonification de la desserte en parcs et espaces verts sur le territoire.

Le territoire du PDUÉS offre peu de perspectives de développement résidentiel compte tenu que le territoire est majoritairement affecté à d'autres usages et que peu de terrains présentent un tel potentiel. Les actions viseront donc à **consolider l'usage résidentiel là où l'affectation le permet, tout en maintenant une offre de logement de qualité pour tous**, en respectant les paramètres actuels. Par ailleurs, une des conséquences du faible potentiel de développement est la pression exercée sur les pôles d'emplois, entraînant une spéculation immobilière. Pour contrer cet effet, l'Arrondissement va **protéger et développer les zones d'emplois** afin de créer un environnement dynamique, propice au développement et à l'attractivité des entreprises.

Afin de favoriser l'engagement citoyen et d'assurer un développement social qui soit en adéquation avec les besoins de la population locale, l'Arrondissement mise sur l'implication des **forces vives du milieu**. À cet effet, l'Arrondissement mettra en place un cadre de travail qui suscitera la participation et l'implication des organismes communautaires.

Le patrimoine est une caractéristique distinctive de l'arrondissement du Sud-Ouest; sa **préservation et sa mise en valeur** contribueront à renforcer cette identité. De plus, la vitalité culturelle étant reconnue sur le territoire, il est important de soutenir la communauté artistique dans son rayonnement sur l'espace public. Une plus grande vitrine sera proposée pour mettre en valeur les oeuvres d'art et **promouvoir les multiples formes d'expression culturelle**. La culture et le patrimoine constituent des fondations pour l'avenir.

Le PDUÉS entend également **accorder la priorité à la mobilité active** afin de permettre à tout individu de pouvoir se déplacer sécuritairement et efficacement sur le territoire. À travers l'ensemble des nouvelles interventions, il est souhaité de **redonner une échelle humaine aux aménagements** pour qu'ils soient plus conviviaux pour les piétons et cyclistes.

Le diagramme à la page ci-contre illustre l'arrimage entre les différentes sections du document ayant mené à l'élaboration du plan d'action.

Enjeux

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



Vision

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



Stratégie d'intervention

- Instaurer des mesures compensatoires pour réduire les nuisances et maximiser le verdissement;
- Consolider l'usage résidentiel tout en maintenant une offre de logement de qualité pour tous;
- Protéger et développer les zones d'emplois;
- Miser sur les forces vives du milieu;
- Préserver, mettre en valeur le patrimoine et promouvoir l'expression culturelle;
- Accorder la priorité à la mobilité active et redonner une échelle humaine aux aménagements;



Plan d'action

2018 - 2025

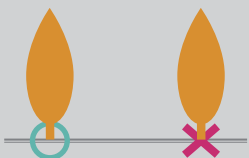
4.1 INSTAURER DES MESURES COMPENSATOIRES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES ET MAXIMISER LE VERDISSEMENT

STRATÉGIE 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.

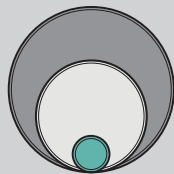
Un des premiers éléments est d'observer la règle du **30-20-10** (maximum de 30% de végétaux d'une même famille, 20% d'un même genre et 10% d'une même espèce) lors de la sélection des végétaux afin d'éviter une vulnérabilité aux agents perturbateurs (maladies, insectes, sécheresse, etc.) due à une faible 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 vitesses de croissance variables. 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



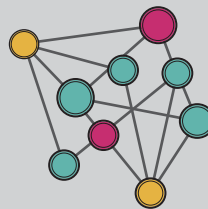
Utiliser des espèces adaptées aux conditions environnementales, considérer les obstacles aériens et souterrains, adapter la densité de plantation à l'espace disponible.

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



Établir et consolider des liens entre les pôles de biodiversité existants et à développer afin de favoriser la mobilité des plantes, des animaux, et des gènes.

- En cohérence 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 partenariat avec l'IRBV et le GUEPE. 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 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 (10 m³ 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'îlot de chaleur et les aires de stationnement. De plus, la mise en place de partenariats avec les propriétaires est souhaitable, en collaboration avec les organismes comme le CRE, 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 et collaborer à des projets transitoires sur des terrains vacants.

Pour conclure la stratégie de verdissement, l'ensemble des aménagements vise à augmenter la **biodiversité** du secteur et permettre de mettre en réseau les pôles environnants. L'aménagement des terrains aux abords de l'autoroute 15 constitue d'ailleurs une opportunité notable à cet effet. 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.

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

STRATÉGIE D'HABITATION INCLUSIVE ET SPÉCIFIQUE

Suite à l'avis de la Direction régionale de la santé publique et des normes édictées au Schéma d'aménagement pour encadrer l'implantation d'usages à proximité de l'autoroute, certains usages sensibles tels que les garderies ou les résidences pour personnes âgées seront retirés du règlement d'urbanisme de l'arrondissement pour les zones situées à moins de 150 mètres de l'autoroute.

Le territoire du PDUÉS comporte peu de potentiel de développement résidentiel. Les projets de développement des terrains se feront donc 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'aménagement proposées à la page suivante.

S'appuyant sur le portrait de l'habitation¹² réalisé par la Direction de l'habitation pour le secteur du PDUÉS, la stratégie d'habitation vise à **soutenir la construction de logements communautaires et abordables sur les terrains municipaux**, en partenariat avec les GRT, lorsque ceux-ci présentent des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'habitation. À cet égard, l'Arrondissement effectuera une veille sur les propriétés en vente pour saisir les opportunités d'acquisition. Des **partenariats** sont envisagés pour répondre aux besoins d'autres clientèles, comme par exemple avec la SHDM pour le développement d'immeubles locatifs abordables. Outre cette stratégie, il faut rappeler que l'Arrondissement continuera d'appliquer le **Plan d'action en matière d'inclusion de logements abordables** dans les projets résidentiels.

Rappelons qu'afin de maintenir la mixité sociale et **préserver le parc locatif** qui souffre d'un taux de vacance décroissant, le règlement sur la conversion en copropriété divise a été abrogé pour s'assurer de conserver le plus de logements possible.

D'autre part, dans le but de **lutter contre l'insalubrité des logements**, l'Arrondissement a ajouté 3 inspecteurs du cadre bâti dont 1 dédié exclusivement aux cas d'insalubrité. Parallèlement, la Ville de Montréal consacrera une somme additionnelle d'un million à la brigade de salubrité des logements, ce qui représente un ajout de 13 inspecteurs pour un total de 30. L'Arrondissement et la Direction de l'habitation collaboreront à de nouveaux modes de fonctionnement pour coordonner les interventions en salubrité.

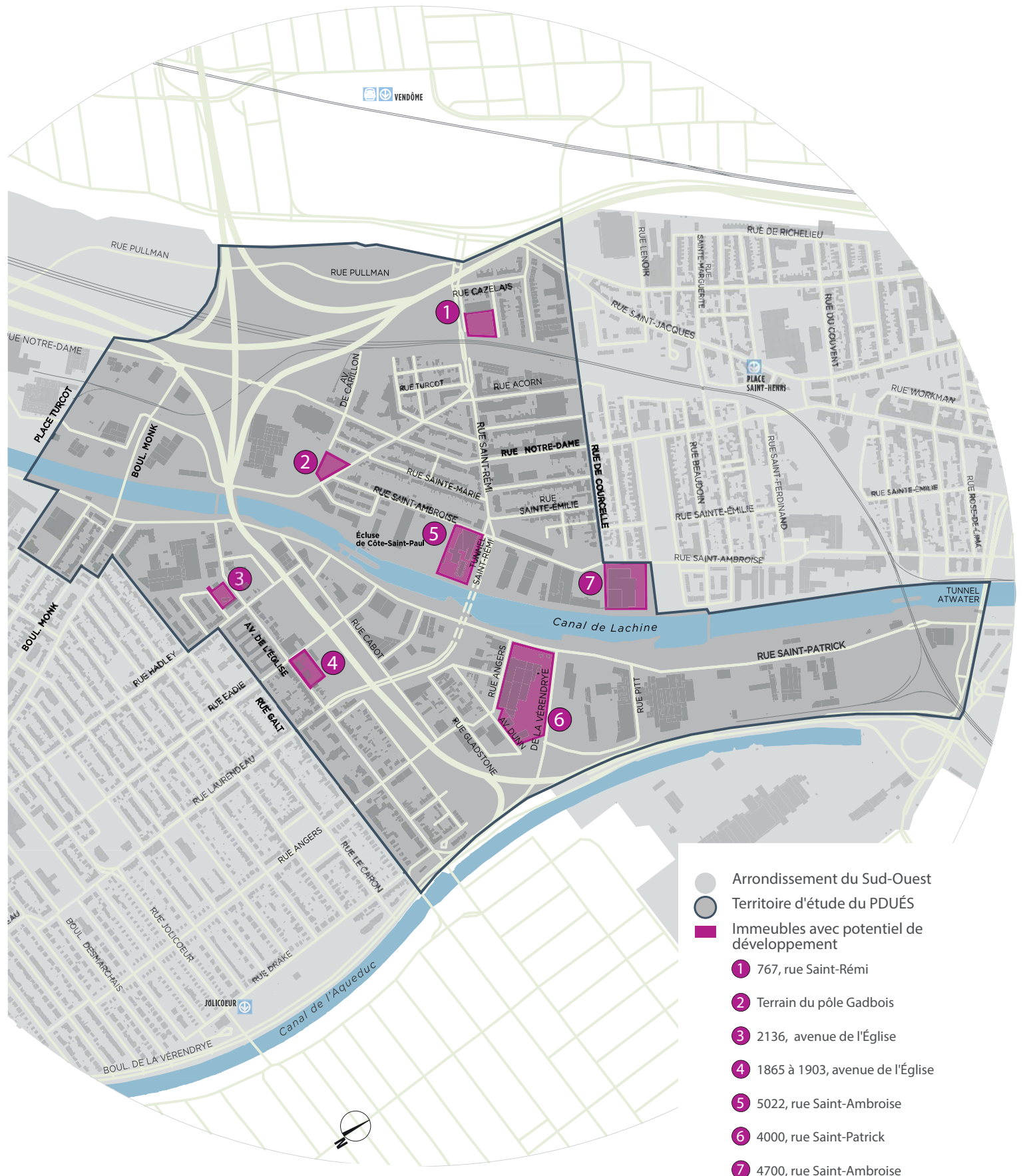
Finalement, au cours des prochains mois, l'Arrondissement collaborera avec la Direction de l'habitation à l'élaboration d'un règlement sur l'inclusion des logements sociaux et abordables ainsi qu'à l'élaboration de nouveaux outils visant la rétention des ménages.



12. Le portrait de l'habitation PDUÉS-Turcot est disponible au lien suivant :

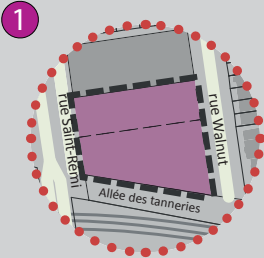
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P91/3.3_pdues_turcot_30mars2017.pdf

9. Carte potentiel de développement



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

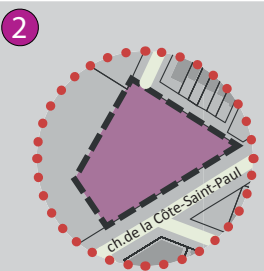
767, rue Saint-Rémi



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

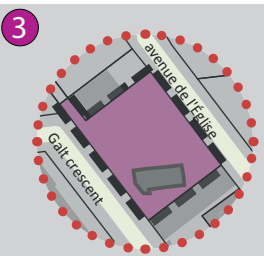


Le terrain d'une superficie d'environ 2 000 m², appartient à la Ville de Montréal et sera libéré dans le cadre du réaménagement du pôle Gadbois.

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 logement, un exercice préliminaire permettra 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

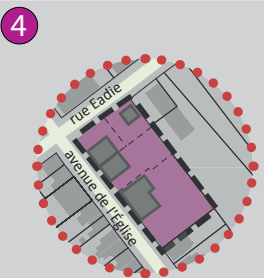


Le terrain, d'une superficie de 2 333 m², appartient à la Ville de Montréal.

Balises d'aménagement du site :

- Évaluer le potentiel de construction de logements sociaux et abordables (entre 20 et 30 unités, selon un exercice préliminaire) avec inclusion de locaux communautaires au rez-de-chaussée.
- Démontrer la compatibilité de l'usage résidentiel en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti.
- Prévoir des mesures de mitigation de la qualité de l'air (accès extérieurs sur la façade opposée à l'autoroute, système de ventilation performant, prises d'air éloignées de l'autoroute).

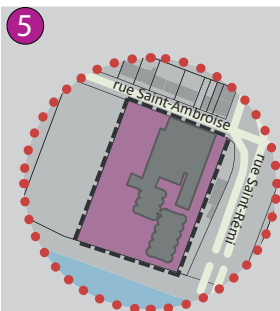
1865 à 1903, avenue de l'Église



Balises d'aménagement du site :

- Prévoir des mesures de mitigation de la qualité de l'air (accès extérieurs sur la façade opposée à l'autoroute, système de ventilation performant, prises d'air éloignées de l'autoroute).
- 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;

Canada Malting (5022, rue Saint-Ambroise)

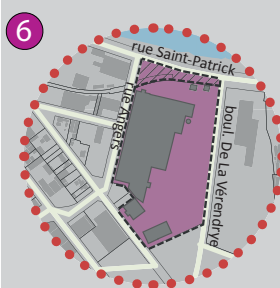


L'immeuble comprend un terrain d'une superficie de 12 388 m² ainsi qu'un bâtiment vacant de grande envergure désigné comme un immeuble d'intérêt patrimonial.

Balises d'aménagement du site :

- Réhabiliter le complexe conformément aux orientations découlant de l'énoncé patrimonial, en introduisant un ou plusieurs usages compatibles qui assurent une mixité d'usages et une mixité sociale.
- Démontrer la compatibilité en regard des usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti;
- Conserver et mettre en valeur les éléments caractéristiques patrimoniaux du complexe, notamment les silos de terre cuite.
- Préserver l'espace libre entre le complexe et le canal de manière à valoriser son lien historique avec ce dernier. Permettre un accès public aux berges du canal depuis la voie publique.
- Intégrer des éléments d'interprétation historique au projet de réhabilitation.

4000, rue Saint-Patrick

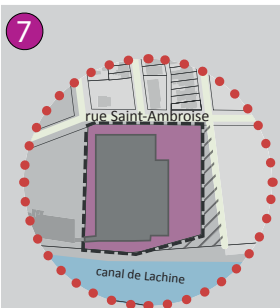


L'immeuble appartenant à la Ville de Montréal comprend un bâtiment vacant désigné comme un immeuble d'intérêt patrimonial et une ressource historique d'importance nationale. La superficie de plancher du bâtiment est de 14 000 m² et celle du terrain est de 32 804 m².

Balises d'aménagement du site :

- Réhabiliter le bâtiment conformément aux orientations découlant de l'énoncé patrimonial, en favorisant des occupations à vocation économique et culturelle, permettant notamment la mise en valeur de ses caractéristiques architecturales modernes, de ses vastes espaces intérieurs et de sa luminosité naturelle.
- Préserver et mettre en valeur les vestiges archéologiques du site en les intégrant au développement du projet de réhabilitation du bâtiment et à un aménagement de qualité du site en évitant l'entreposage extérieur.
- Favoriser un meilleur encadrement du boulevard de la Vérendrye conformément aux paramètres de zonage en vigueur, grâce à l'aménagement du site ou à une nouvelle construction intégrée à l'architecture du complexe.

4700, rue Saint-Ambroise



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

Balises d'aménagement du site :

- Préserver la vocation économique du site (emplois);
- Démontrer la compatibilité en regard des usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti;
- Prévoir un accès aux berges du canal de Lachine dans l'axe de la rue de Courcelle;
- Favoriser l'intégration des hauteurs avec celles du cadre bâti environnant;
- Marge de recul d'au moins 4 m 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.

4.3 PROTÉGER ET DÉVELOPPER LES ZONES D'EMPLOIS

STRATÉGIE ÉCONOMIQUE

Pour **pérenniser et protéger les zones d'emplois** dynamiques du territoire, la vocation économique sera affirmée dans certaines zones afin de réduire la pression qu'exerce l'usage résidentiel. Tel qu'illustré à la page ci-contre, une modification d'affectation au Plan d'urbanisme sera effectuée afin d'affirmer la vocation économique de certaines zones.

Pour faire suite à l'étude économique Turcot-Lachine Est, une étude de **positionnement économique spécifique au secteur Cabot** a été réalisée 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, PME-MTL et le Service de la gestion et de la planification immobilière collaboreront avec l'Arrondissement dans la mise en place des conditions essentielles à la concrétisation des scénarios de développement et aux stratégies de mise en oeuvre. Les terrains qui appartiennent à la Ville de Montréal et ceux qui seront libérés 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 leur développement se fera en concordance avec les créneaux identifiés.

Dans le cadre des projets de loi 121 et 122, récemment sanctionnés, et de l'Entente "Réflexe Montréal", certains pouvoirs additionnels ont été conférés à la métropole. Le gouvernement du Québec s'est notamment engagé à verser à la Ville une aide annuelle qui atteindra 50 millions en 2021-2022 pour soutenir sa stratégie de développement économique.

Au cours des dernières années, 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 cette artère afin de la positionner 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. Ce programme pourrait être reconduit afin de stimuler la diversité commerciale.



4.4 MISER SUR LES FORCES VIVES DU MILIEU

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

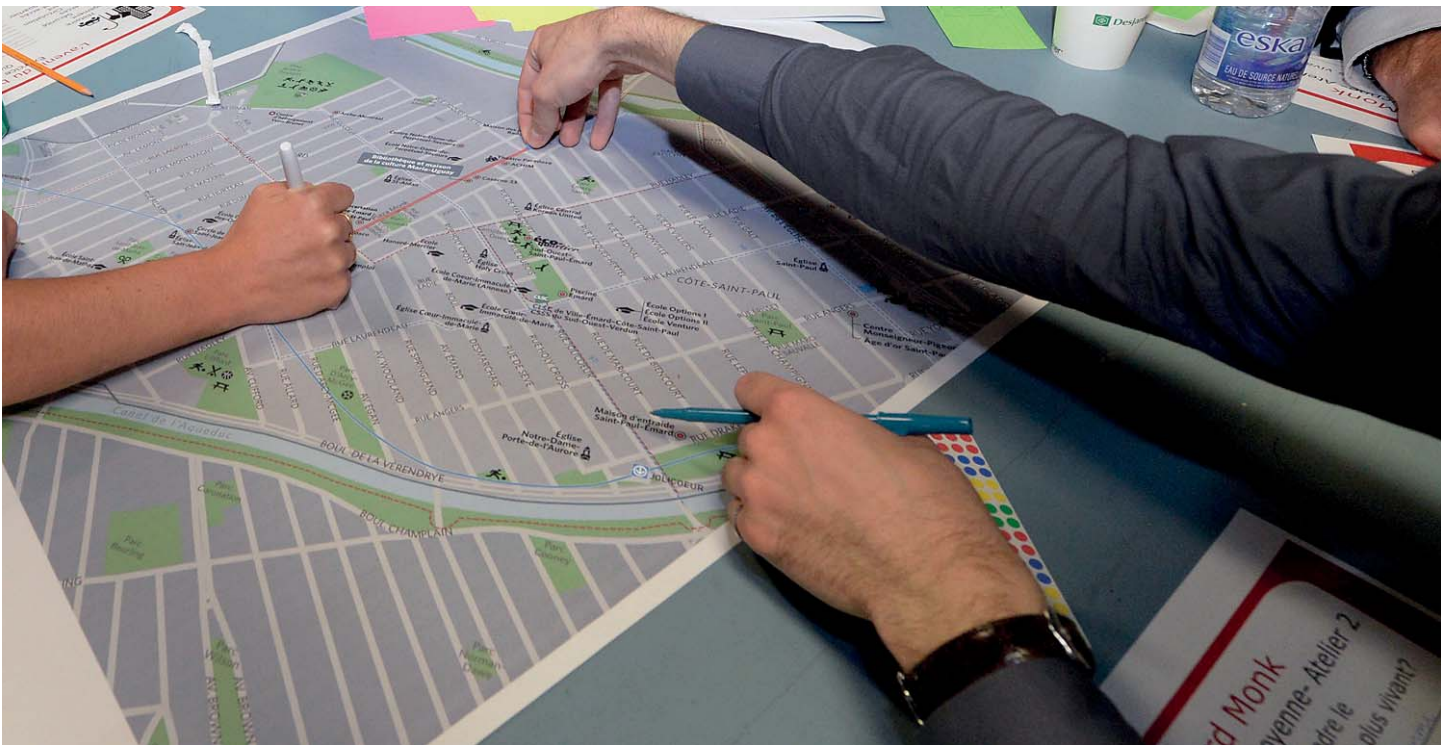
Lors de l'élaboration du PDUÉS, l'approche a toujours été de bâtir sur les bases déjà établies par le milieu car l'implication citoyenne est au coeur de la stratégie de développement social du secteur. Avec la participation et l'inclusion de la population, nous nous assurons que les actions proposées dans le cadre du PDUÉS répondent aux besoins exprimés. L'Arrondissement s'engage à continuer de travailler étroitement avec l'ensemble des partenaires tout au long de la mise en oeuvre du plan d'action.

À cet effet, l'Arrondissement entend poursuivre les travaux du **comité de suivi** dont la mission sera d'assurer le suivi et la réalisation du plan d'action du PDUÉS. Suite aux commentaires de l'OCPM, le mode de fonctionnement de ce comité sera revu en collaboration avec les organismes du milieu. Les travaux du comité permettront d'obtenir la vision et les positions de ces derniers vis-à-vis des actions prévues. Les recommandations serviront par la suite à la prise de décision des instances décisionnelles. Les actions réalisées s'inscriront dans le Plan de développement social de l'Arrondissement.

La **plateforme web d'échanges** est un moyen d'être en contact avec les citoyens et d'assurer une transparence dans la réalisation. En ce sens, le Plan d'action sera diffusé en ligne et permettra de suivre l'évolution des actions de manière dynamique. Les **ateliers de co-création** sont des initiatives qui permettent l'implication citoyenne dans la mise en oeuvre et la réalisation des actions. Ces outils pourront également servir de moyen de consultation sur certains éléments.

Afin que les actions proposées dans le PDUÉS pour le développement des quartiers ne soient pas uniquement tributaires de l'Arrondissement, ce dernier a l'intention de mettre sur pied une **table de travail** pour le soutien à l'incubation et le montage de projets ainsi qu'un accompagnement à la réalisation. Bref, cette table offrira un accompagnement concret aux partenaires pour la réalisation de projets répondant aux enjeux identifiés dans le PDUÉS. Les ressources humaines de l'Arrondissement assureront l'aide technique sur différents aspects des projets.

S'inspirant du programme mis en place dans le PDUÉS des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau, le **mécanisme de soutien aux initiatives du milieu** élaboré dans le cadre du PDUÉS-Turcot permettra à des projets porteurs et inclusifs de voir le jour. Une enveloppe de 300 000\$ annuellement pendant 3 ans y sera dédiée. Les paramètres d'analyse de projets restent à définir, mais cadreront dans la vision du PDUÉS. L'analyse des projets se fera avec un comité de sélection constitué d'organismes du milieu, des représentants de l'Arrondissement et des Services de la Ville de Montréal.



4.5 PRÉSERVER, METTRE EN VALEUR ET PROMOUVOIR LE PATRIMOINE ET L'EXPRESSION CULTURELLE

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DE DÉVELOPPEMENT CULTUREL

L'ensemble des éléments patrimoniaux du secteur a contribué à forger un **paysage industriel** distinctif. Le territoire étant en transformation avec l'arrivée de nouvelles activités, il faut encadrer cette 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. D'ailleurs, l'Arrondissement collaborera avec la Division du patrimoine de la Ville afin de bonifier le contenu du parcours riverain en bordure du Canal de Lachine.

En lien avec le 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'**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 l'ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul. De plus, les **usages transitoires** sont une des avenues étudiées pour certains bâtiments, comme par exemple le Projet Young, qui a été développé dans Griffintown. Sur le territoire du PDUÉS, une priorité d'occupation des bâtiments vacants municipaux pourrait être accordée par appel de projets en lien avec la vision du plan.

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

Des principes de mise en valeur seront établis en collaboration avec la Division du patrimoine pour la diffusion, la protection et 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 rappellera la mémoire des lieux.

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, ou encore la réalisation de murales sur l'échangeur, des espaces leur ayant été réservés à la demande de l'Arrondissement.





IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- | | | |
|---|---|---|
| <p>① Complexe de la Canadian Car & Foundry Co. Ltd.
5730 Place Turcot</p> <p>② Montreal Light Heat and Power Consolidated
5523 Chemin de la Côte-Saint-Paul</p> <p>③ Centre Gadbois
5485 Chemin de la Côte-Saint-Paul</p> <p>④ Jenkins Brothers Ltd.
617 Saint-Rémi</p> <p>⑤ Tooke Brothers Ltd.
630 De Courcelle</p> <p>⑥ Molson's Bank
5001 Notre-Dame O.</p> <p>⑦ Caserne #24
4700 Notre-Dame O.</p> <p>⑧ Brasserie McAuslan
5082 Saint-Ambroise</p> | <p>⑨ Édifice E.J. Maxwell
5080 Saint-Ambroise</p> <p>⑩ Canada Malting Co. Ltd.
5022 Saint-Ambroise</p> <p>⑪ Simmons Ltd.
4710 Saint-Ambroise</p> <p>⑫ Mount Royal Spinning Wool Company Ltd.
5524 Saint-Patrick</p> <p>⑬ Site patrimonial de Côte-Saint-Paul
Ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul / Caserne no 32;
(1600 de l'Église)
Église Saint-Paul, (1690 de l'Église)
Ancien Pensionnat Notre-Dame-du-Saint-Rosaire;
(1734 de l'Église)</p> <p>⑭ École Marie-de-L'Incarnation
5446 Angers</p> | <p>⑮ Liquid Carbonic Canadian Corp.
2120 Cabot</p> <p>⑯ Clark Bell Factory
5010 Saint-Patrick</p> <p>⑰ Canadian Power Boat Ltd.
4000 Saint-Patrick</p> <p>⑱ Crane Company Ltd.
3800 Saint-Patrick</p> <p>⑲ Congoleum Canada Ltd.
3770 Saint-Patrick</p> <p>⑳ Sun Oil
3550-3552 Saint-Patrick</p> <p>㉑ Centre d'excellence de Montréal en
réhabilitation de sites
3507 Saint-Patrick</p> |
|---|---|---|

4.6 ACCORDER LA PRIORITÉ À LA MOBILITÉ ACTIVE ET REDONNER UNE ÉCHELLE HUMAINE AUX AMÉNAGEMENTS

STRATÉGIE 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. Les intentions sont de créer des pôles de mobilité qui sont intermodaux, assurer une **gestion stratégique du stationnement** en équilibrant le partage de l'espace public et assurer une desserte adéquate aux générateurs de déplacements. La **mobilité active** doit être mise de l'avant car elle se veut aussi un moyen de soutenir un mode de vie physiquement actif.

La stratégie de mobilité servira à élaborer des balises pour l'aménagement de rues à échelle humaine, qui favorisent les déplacements actifs et collectifs. Ces balises clairement définies permettront de guider la conception des aménagements de surface lors d'une réfection de rue et des mesures d'apaisement de la circulation seront incluses lorsque possibles. 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**. De par sa création, ce lien favorisera les déplacements vers les arrondissements voisins et à l'intérieur du territoire, entre autres par l'ajout d'une passerelle au-dessus de la rue Sainte-Marguerite. Ce lien cyclable totalisera près de 3 kilomètres. Les intersections problématiques sur le tracé du lien fédérateur seront quant à elles révisées pour réduire les risques pour tous les usagers.

En plus des intersections révisées dans le cadre du lien fédérateur, un mandat a été donné au Service des infrastructures, voirie et transports (SIVT) 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'Arrondissement portera une attention particulière aux infrastructures de l'intersection Saint-Rémi/Saint-Ambroise afin de maximiser le potentiel de réutilisation des terrains dégagés.

Afin de promouvoir la **mobilité durable**, les services municipaux et l'Arrondissement travaillent en collaboration avec les partenaires suivants : Prévention Sud-Ouest, pour la sécurisation des intersections; 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.

Un Plan de déplacements local et des études de circulation seront réalisés afin de connaître les nouvelles habitudes de déplacement dans les quartiers touchés par la réfection de l'échangeur et assurer une planification optimale avec les partenaires.





RÉSUMÉ DES INTERVENTIONS STRUCTURANTES

La carte ci-contre spatialise les interventions structurantes qui permettront de concrétiser les stratégies d'intervention :

- Favoriser le développement de projets d'habitation pour des logements communautaires et abordables sur les terrains municipaux.
- Prioriser l'utilisation des bâtiments patrimoniaux vacants appartenant à la Ville de Montréal afin d'explorer les possibilités d'occupation transitoire et permanente.
- Créer un lien cyclable fédérateur de 3 km qui se greffera au réseau cyclable actuel et projeté au coeur du territoire.
- Interdire le camionnage sur l'avenue de l'Église suite au prolongement du boulevard De La Vérendrye, ce qui réduira les conflits pour les utilisateurs du lien cyclable et augmentera la qualité de vie des résidents du secteur.
- Prioriser le verdissement massif comme mesure de mitigation environnementale, qui 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. Le PDUÉS entend aménager des espaces verts partout où il sera possible et justifié de le faire, en concordance avec les principes de la stratégie de verdissement.
- Protéger les complexes multilocatifs, afin de pérenniser leur rôle structurant dans l'économie locale.

De plus, 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, le Pôle Gadbois qui fait l'objet d'une planification par le Service des infrastructures, de la voirie et des transports en lien avec les travaux de l'échangeur et le secteur de l'Église qui est appelé à revoir sa vocation. Les interventions prévues pour ces secteurs sont décrites dans les pages suivantes, suivies du plan d'action détaillé pour l'ensemble du territoire du PDUÉS.





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 résultent 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 trois secteurs d'intervention prioritaires 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.

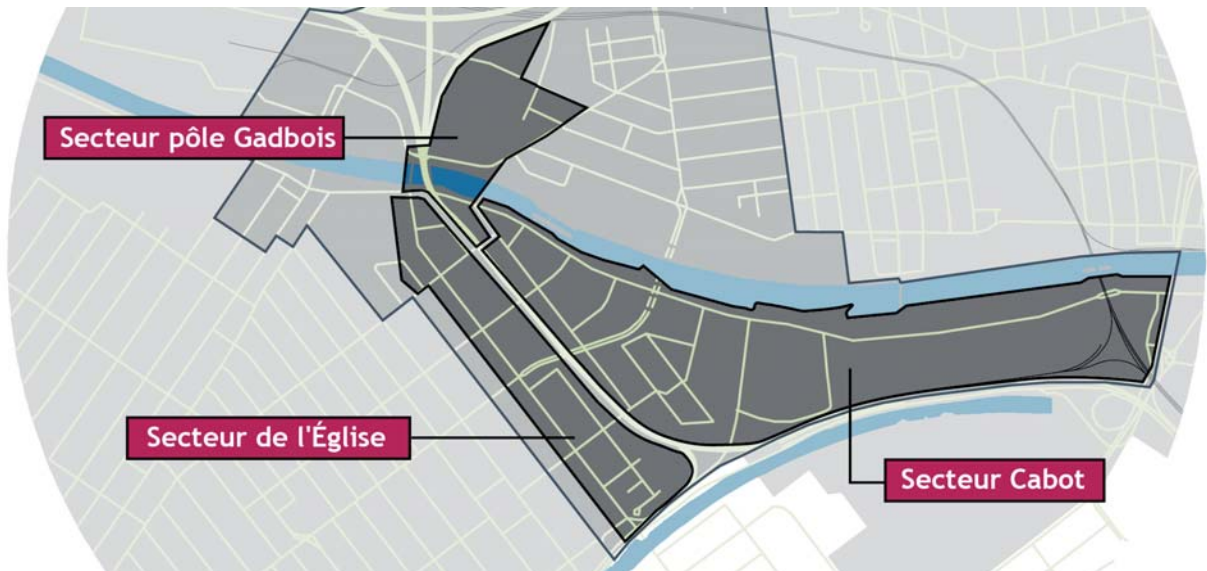
CABOT

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'améliorer la cohabitation des usages et d'implanter des mesures afin de lutter contre les îlots de chaleur, présents en grande proportion dans le secteur.

PÔLE GADBOIS

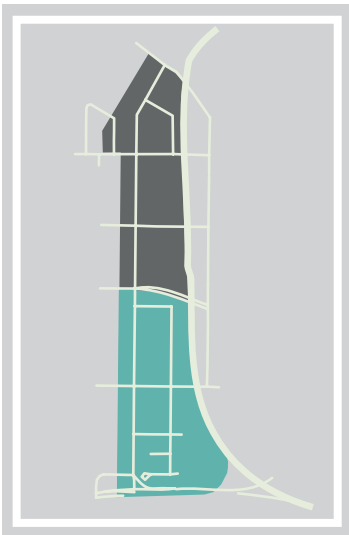
Suite aux travaux de l'échangeur, le complexe récréatif Gadbois doit revoir la configuration de ses accès et du stationnement. En résulte une opportunité pour un réaménagement et une bonification de l'offre extérieure. La Ville de Montréal souhaite donc revoir la programmation extérieure et en faire un lieu significatif pour la communauté.





4.7 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.

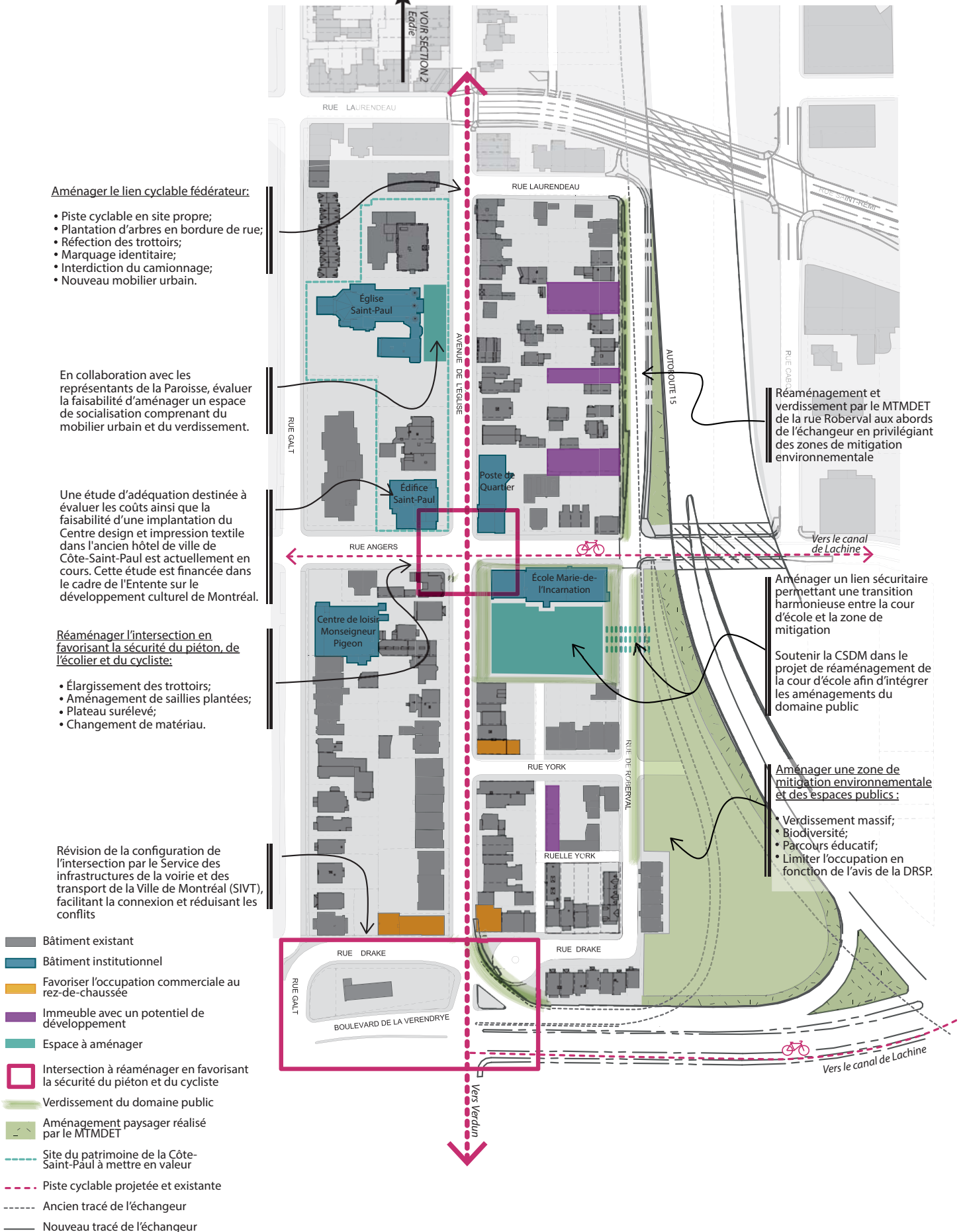


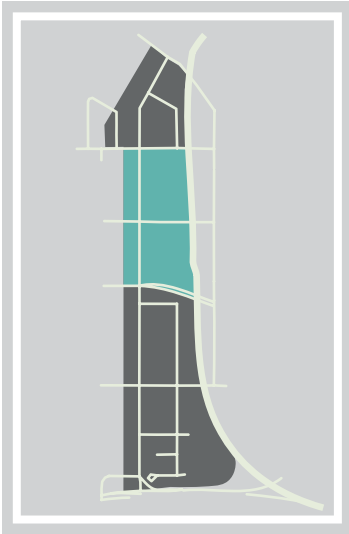
TRONÇON MARIE-DE-L'INCARNATION ET DE LA CÔTE-SAINTE-PAUL

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 d'ailleurs une opportunité d'arrimage entre les aménagements du domaine public et privé. 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 communautaires, le potentiel de développement dans ce tronçon s'exprimera par quelques projets d'insertion dans le cadre bâti déjà existant.



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





TRONÇON EADIE

Ce tronçon 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 pour 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.





Aménager le lien cyclable fédérateur:

- Piste cyclable en site propre;
- Plantation d'arbres en bordure de rue;
- Réfection des trottoirs;
- Marquage identitaire;
- Interdiction du camionnage;
- Nouveau mobilier urbain.

Réaménager l'intersection en favorisant la sécurité du piéton et du cycliste:

- Élargissement des trottoirs;
- Aménagement de saillies plantées;
- Plateau surélevé;
- Changement de matériau.

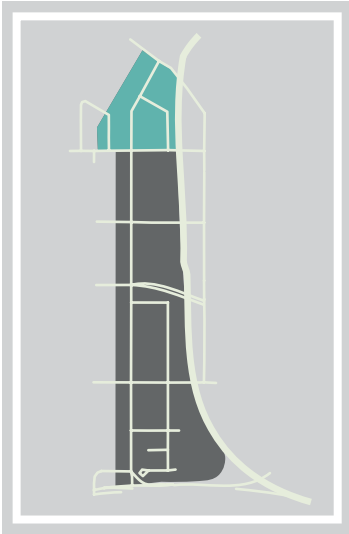
Aménager une zone de mitigation environnementale et des espaces publics :

- Verdissage massif;
- Biodiversité;
- Parcours éducatif;
- Limiter l'occupation en fonction de l'avis de la DRSP.

Aménager un espace public marquant le passage entre l'avenue de l'Église et la zone de mitigation environnementale.

Aménager une traverse piétonne permettant le passage entre les zones de mitigation environnementale.

- Bâtiment existant
- Favoriser l'occupation commerciale au rez-de-chaussée
- Immeuble avec un potentiel de développement
- Espace à aménager
- Intersection à réaménager en favorisant la sécurité du piéton et du cycliste
- Verdissage du domaine public
- Aménagement paysager réalisé par le MTMDET
- Terrains excédentaires du MTMDET
- - - - - Piste cyclable projetée et existante
- - - - - Ancien tracé de l'échangeur
- Nouveau tracé de l'échangeur

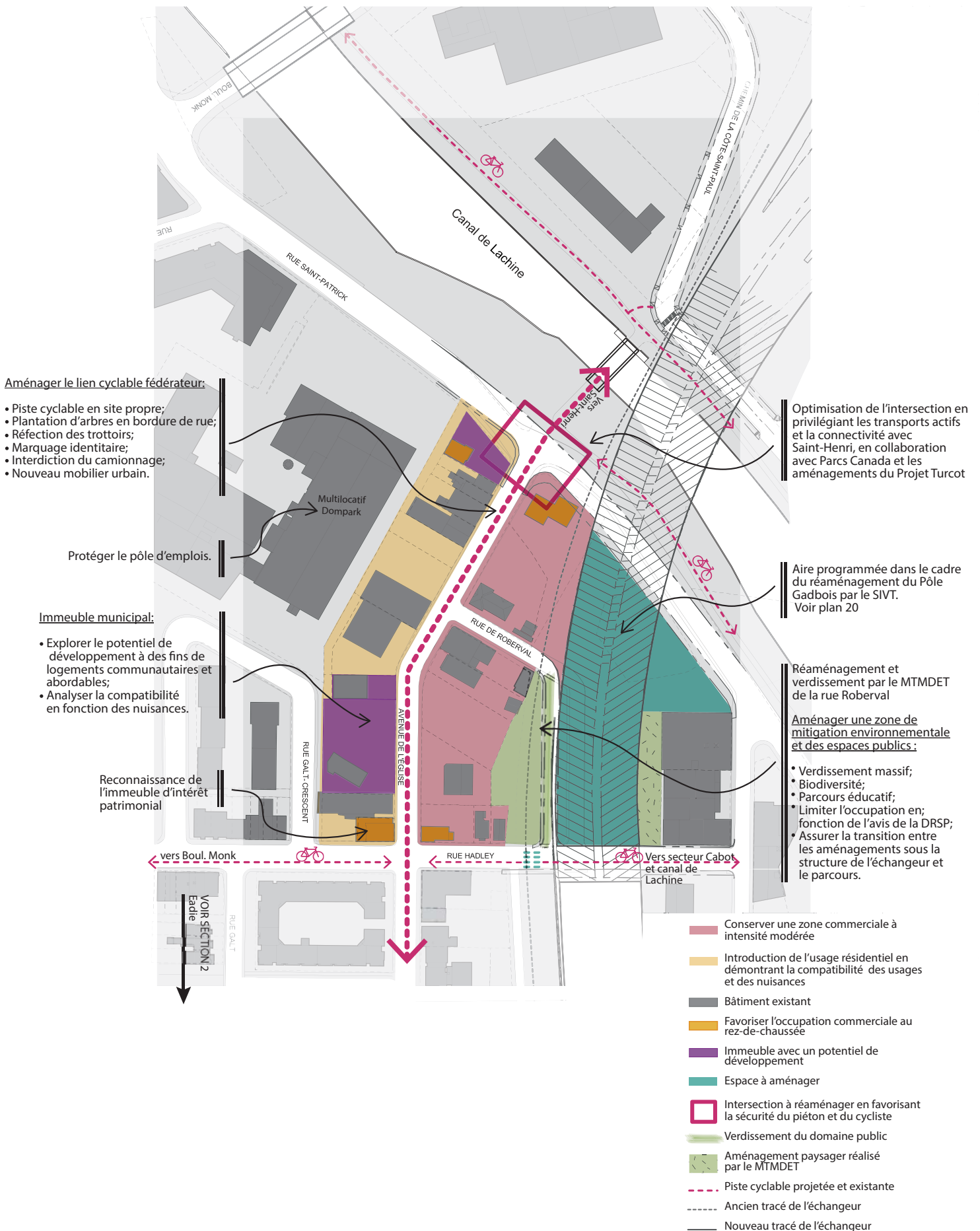


TRONÇON SAINT-PATRICK

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. L'intégration de la fonction résidentielle devra toutefois être assujettie à une étude de compatibilité pour chaque nouveau projet.

Les projets devront tenir compte des usages et des nuisances environnants, la distance de l'autoroute ainsi que l'implantation de mesures de mitigation à même le bâtiment. En toute considération, 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, selon la compatibilité des différents projets.





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, l'utilisation de matériaux différents ou un surélévement de la chaussée. Ces mesures serviront également à l'apaisement de la circulation. Le domaine public existant n'étant pas aménagé pour favoriser la plantation, les nouveaux aménagements favoriseront un plus grand verdissement en accord avec les principes directeurs de la stratégie d'intervention. D'ailleurs, 161 arbres avec fosses élargies sont prévus dans le concept du lien fédérateur sur l'avenue de l'Église.

En considérant l'emprise de rue disponible, le retrait du stationnement du côté est est nécessaire pour que l'aménagement du lien fédérateur soit une piste cyclable en site propre. La piste 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 en direction sud, une bande au sol est prévue sur la rue Galt. Cet aménagement n'est pas en site propre, la dimension de l'emprise ne permet pas ce type d'aménagement sans devoir retirer de stationnement dans une rue résidentielle tandis que le débit de circulation ne le justifie pas.

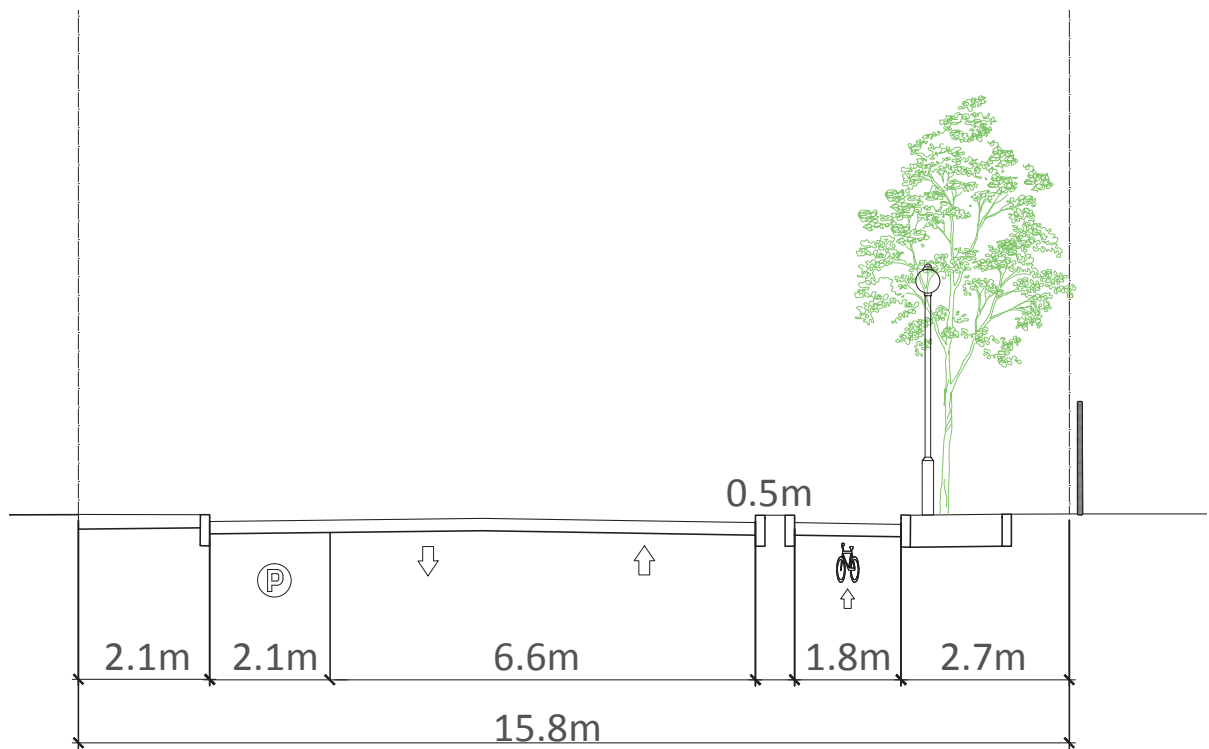
Le réaménagement complet du domaine public se veut une occasion d'arrimer celui-ci aux propriétés privées aux environs du pôle institutionnel, notamment devant l'édifice Saint-Paul et l'école Marie-de-l'Incarnation.



Perspective proposée - avenue de l'Église



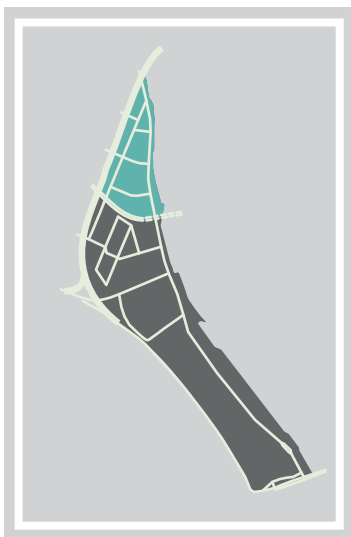
Coupe proposée - avenue de l'Église



4.8 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. Ce réaménagement est également une opportunité pour revoir l'aménagement des arrêts de transport collectif qui sont déficients dans le secteur. Pour une majorité des interventions, Parcs Canada se veut un partenaire clé dans la réalisation.

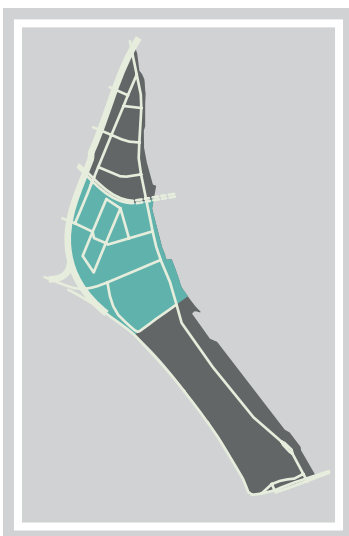
Suite au positionnement découlant de l'étude économique, l'attractivité du secteur entraînera l'installation de nouvelles entreprises en lien avec les filières industrielles porteuses du secteur manufacturier léger innovant. Parallèlement, les usages autorisés seront revus de manière à être en concordance avec les conclusions de cette étude. De plus, une étude de circulation, de la desserte en transport collectif et des besoins en stationnement pour les entreprises sera réalisée afin d'optimiser la mobilité dans le secteur.



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, la possibilité d'inclure des espaces publics d'interprétation des vestiges du complexe de la Frothingham et Workman sera étudiée 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 passage 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 massif, conformément aux recommandations du comité de travail en santé publique.

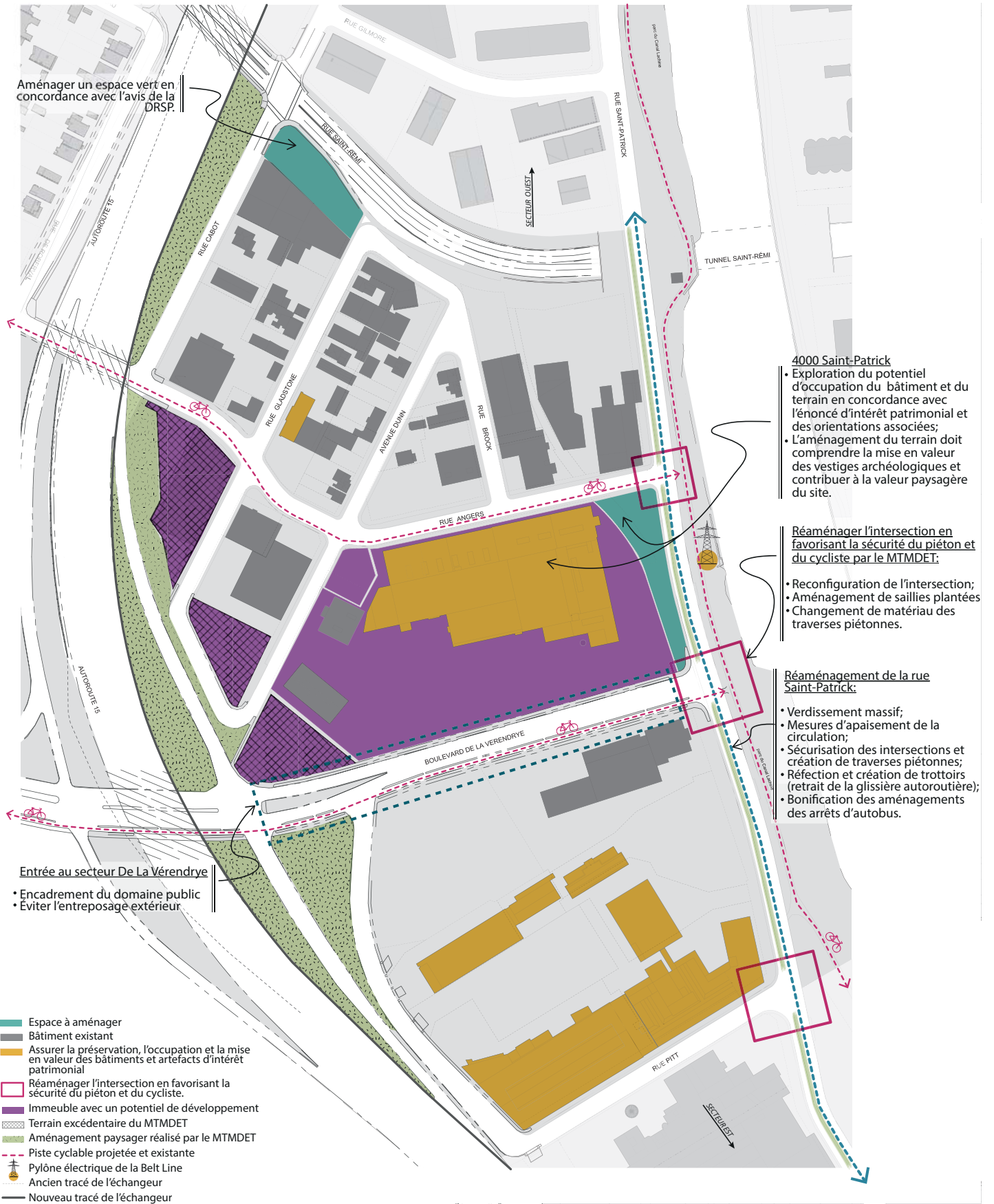


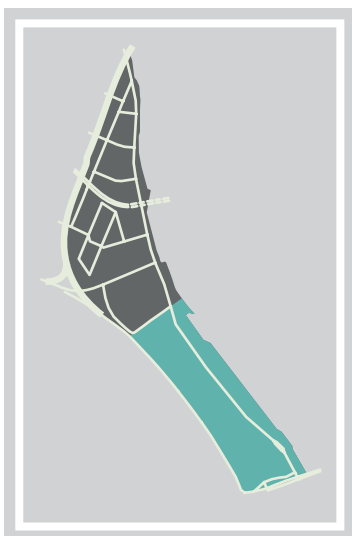
SECTEUR CENTRE

Avec le prolongement du boulevard De La Vérendrye, cette section devient la véritable porte d'entrée du secteur Cabot. La planification et l'encadrement 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 en tenant compte des orientations qui accompagnaient l'énoncé de l'intérêt patrimonial du lieu. Par ailleurs, le riche patrimoine archéologique du lieu devra également être considéré dans la planification de tous projets sur ce terrain. 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 variés.





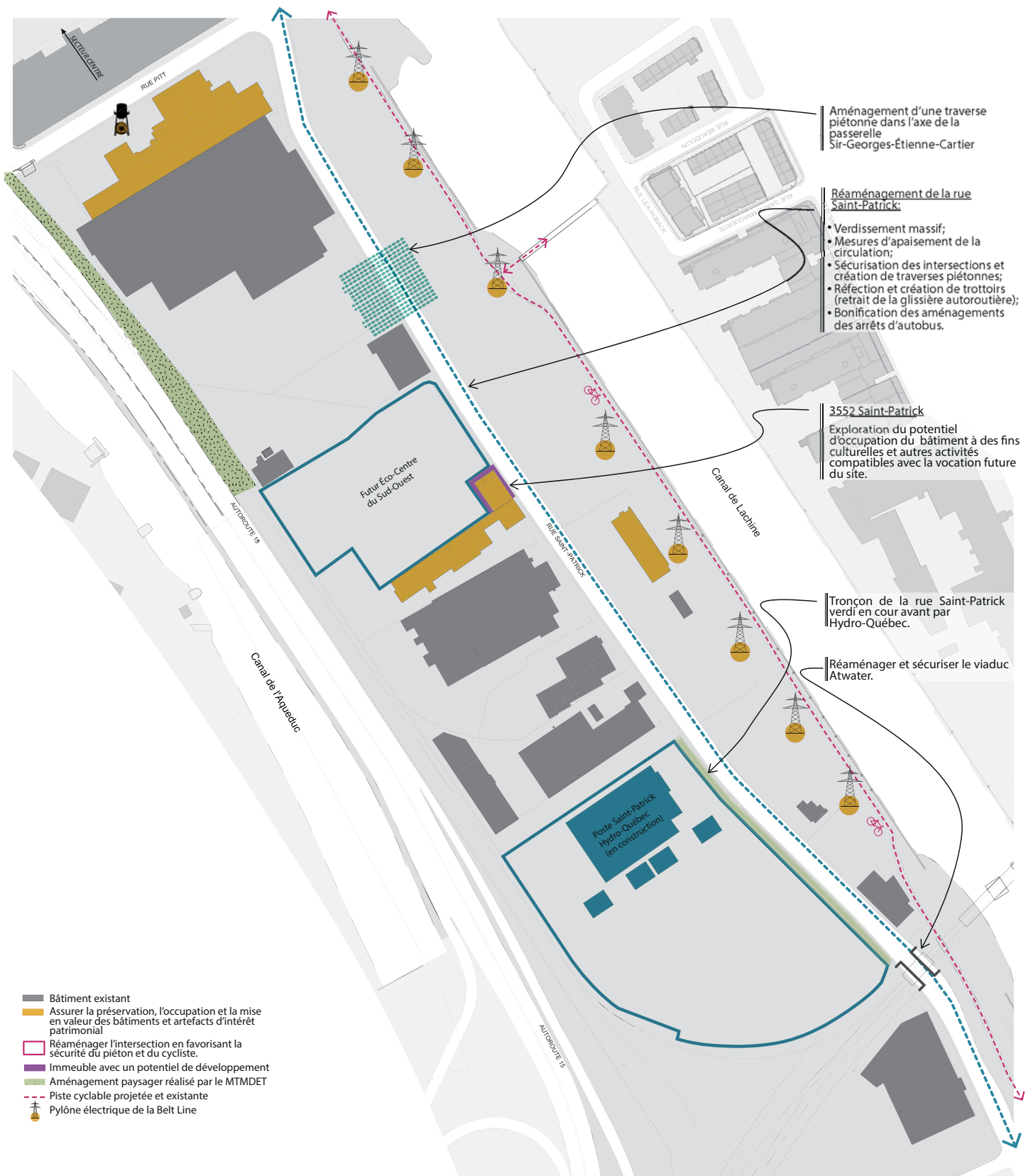


SECTEUR EST

Le secteur le plus à l'est est également celui avec la plus forte intensité commerciale. En effet, la présence d'usages extensifs crée une cohabitation difficile en générant plusieurs nuisances. Bon nombre de 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 de témoins de l'ère industrielle tels que le château d'eau et les anciens pylônes électriques accompagnent 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 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 ce dernier plus sécuritaire et convivial.





4.9 SECTEUR PÔLE GADBOIS

L'ensemble des interventions aux abords du Pôle Gadbois s'ancrent sur un territoire à grande échelle, le mettant en lien avec les réseaux qui le traversent. Les deux zones distinctes du projet, soit la zone nord et la zone sud, sont donc reliées à leur milieu environnant qui diffère selon sa localisation face au canal de Lachine. Le projet de réaménagement se veut vivant au fil des quatre saisons, intergénérationnel et animé, luttant contre les îlots de chaleur, connecté aux réseaux de mobilité et ancré dans l'historique des lieux.

ZONE NORD

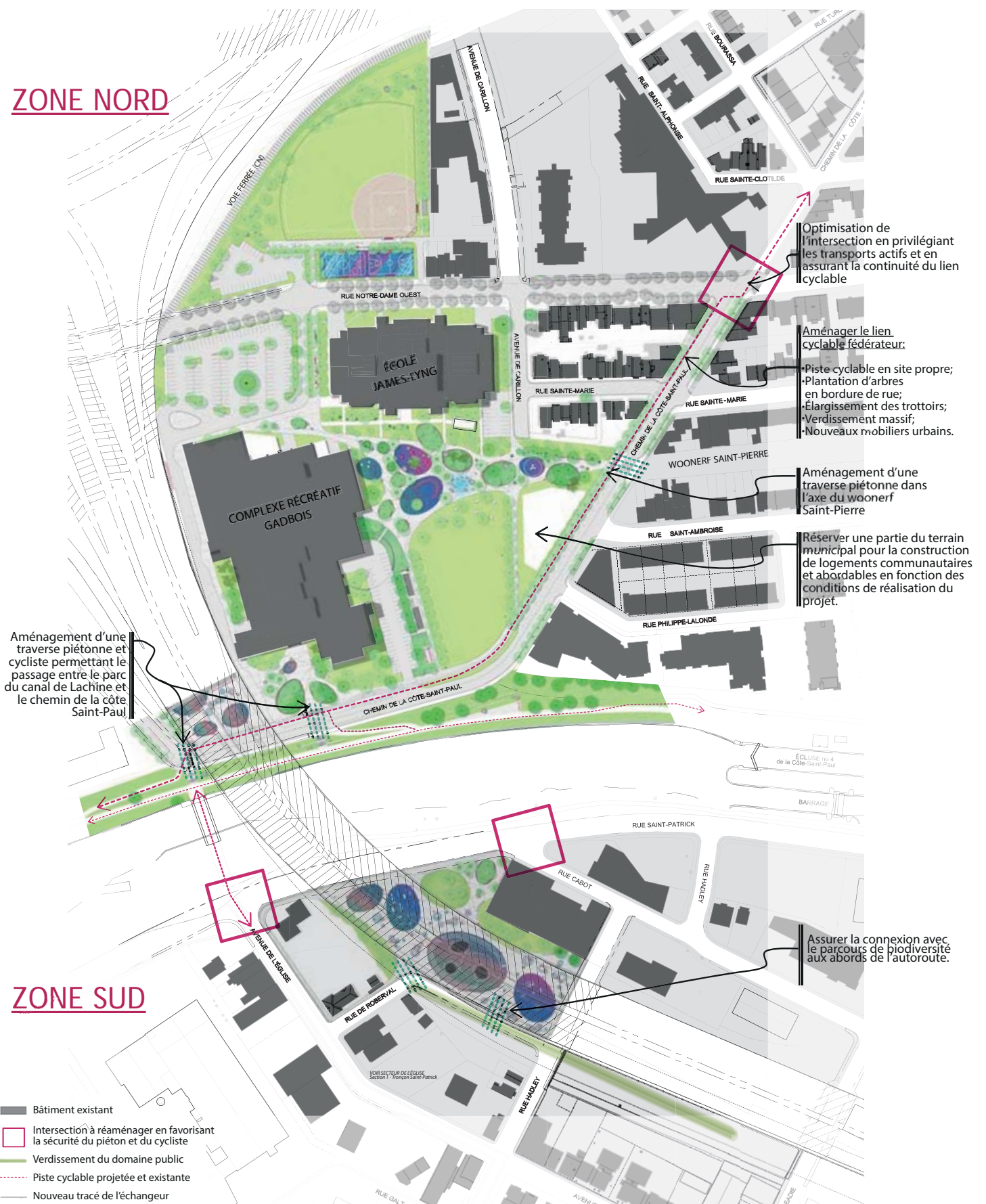
Cette zone sera la plus touchée par le réaménagement du Pôle Gadbois. En effet, l'ensemble de la desserte en activités sportives extérieures sera revue et bonifiée en concordance avec les besoins exprimés. En résultera le déplacement du terrain de baseball, qui libérera un espace pour la construction de logements communautaires. Les équipements de jeux sont localisés afin d'être à plus de 50 mètres de l'autoroute et une entrée supplémentaire sera aménagée du côté est, éloignée de l'échangeur. Cet équipement sportif est accessible par la piste cyclable du canal de Lachine en plus du nouveau lien cyclable en site propre qui longe le chemin de la Côte-Saint-Paul. Avec ces réaménagements, l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Paul et la rue Notre-Dame sera sécurisée, en plus des traverses piétonnes devant l'école James-Lyng vers les terrains sportifs au nord de la rue Notre-Dame.

ZONE SUD

La partie au sud du canal se veut une extension du concept de la zone nord et la signature identitaire se transpose également aux aménagements. Sa programmation est moins intensive qu'au nord, mais est en adéquation avec les besoins des gens fréquentant la piste cyclable longeant le canal, en plus d'offrir un espace libre programmatique sous la structure de l'autoroute qui permettra d'accueillir des activités ponctuelles afin d'animer l'espace. Cet espace est volontairement ouvert vers le quartier afin d'inciter les résidents à s'approprier les lieux.




ZONE NORD



ZONE SUD

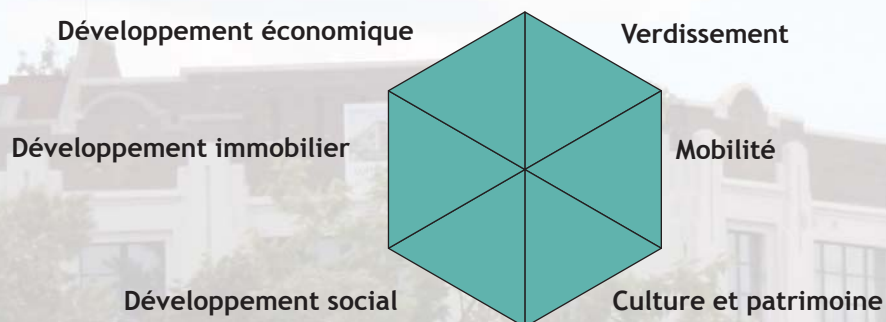
- Bâtiment existant
- Intersection à réaménager en favorisant la sécurité du piéton et du cycliste
- Verdissement du domaine public
- Piste cyclable projetée et existante
- Nouveau tracé de l'échangeur

- 
1. MISE EN CONTEXTE
 2. PRINCIPAUX ENJEUX
 3. VISION
 4. STRATÉGIE D'INTERVENTION
 5. PLAN D'ACTION



5. PLAN D'ACTION

La présente section regroupe les 32 actions concrètes qui découlent des stratégies d'intervention. Comme certaines actions contribuent à plusieurs dimensions, un diagramme pour chaque action permet de mettre en relation leurs corrélations. Plus les corrélations sont nombreuses, plus l'action a une portée pluridimensionnelle. Chaque pointe du diagramme représente une dimension, à savoir :



Le plan d'action synthèse à la page 92 permet de regrouper l'ensemble des actions, d'identifier les responsables, les partenaires concernés, le financement dédié ainsi que fixer un horizon de réalisation.

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

AMÉNAGER LES TERRAINS AUX ABORDS DE L'AUTOROUTE 15



- Créer un parcours éducatif sur le thème de l'environnement et de la biodiversité en partenariat avec le GUEPE.
- Verdir massivement en fonction des quatre saisons.
- Obtenir la certification *SITES*®.
- Assurer le suivi des mesures de mitigation environnementales en partenariat avec l'IRBV.

ACTION 3

FORMALISER L'AFFECTATION DES ESPACES VERTS



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

ACTION 4

AMÉNAGER DE 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 et l'IRBV;
- S'inscrire dans le concept de trame verte et bleue du schéma en contribuant à la connectivité des écoterritoires à proximité (les sommets et les flancs du Mont-Royal, la falaise Saint-Jacques et les rapides de Lachine).

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 et sur les aires de stationnement extérieur.
- Soutenir l'occupation temporaire des terrains vacants par des projets de verdissement.

ACTION 8

SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE PARTENARIATS POUR LE VERDISSEMENT



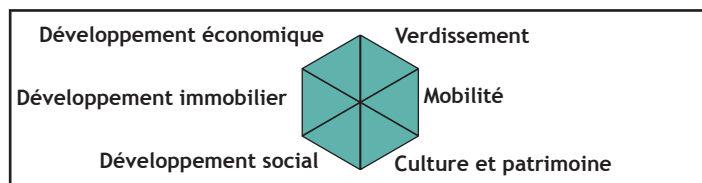
- Mettre à disposition les ressources de l'Arrondissement, notamment par la distribution d'arbres dans le cadre de partenariats.
- Poursuivre la réalisation de ruelles vertes telles que Desnoyers, Yamaska et Saint-Zotique en collaboration avec les partenaires.

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 ainsi que des objectifs et orientations du schéma d'aménagement.



ACTION 10

AGIR EN MATIÈRE DE SALUBRITÉ DES LOGEMENTS



- Augmenter le nombre d'inspecteurs en arrondissement.
- Dédier un inspecteur spécialisé à la lutte à l'insalubrité des logements.
- Coordonner et élaborer un mode de fonctionnement conjoint pour les interventions sur l'insalubrité des logements avec la Direction de l'habitation.

ACTION 11

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 communautaires et abordables.

ACTION 12

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 communautaires et abordables privés conformément aux nouvelles normes du Plan d'action de l'Arrondissement.
- Assurer un suivi du ratio de logements communautaires à travers les nouveaux développements.



ACTION 13

POURSUIVRE LES EFFORTS DE DÉVELOPPEMENT DE LOGEMENTS COMMUNAUTAIRES ET ABORDABLES



- Envisager l'utilisation de terrains municipaux pour la construction de logements communautaires et abordables.
- Dans le cadre de son PTI 2017-2019, l'Arrondissement dispose d'un fond de 1.5M\$ dédié à l'acquisition de terrains pour la construction de logements communautaires et abordables. Ces montants s'appliquent à l'ensemble de l'arrondissement.

ACTION 14

CRÉER UNE TABLE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS



- Mettre sur pied un mécanisme d'aide à l'incubation de projets, de soutien au montage ainsi qu'un accompagnement par l'Arrondissement afin de collaborer avec les partenaires.

ACTION 15

PROTÉGER LES ZONES D'EMPLOIS



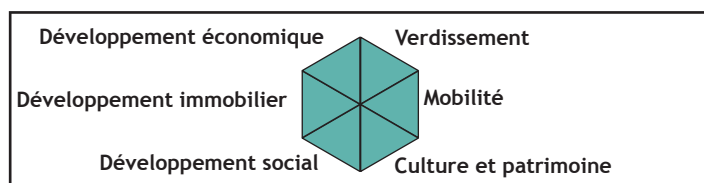
- Consolider les zones d'emplois en modifiant l'affectation du sol au Plan d'urbanisme.
- Protéger les complexes multilocatifs afin d'affirmer leur rôle majeur dans l'économie locale et leur influence en tant qu'incubateurs d'entreprises.

ACTION 16

ÉTABLIR DES PARTENARIATS ÉCONOMIQUES 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 à l'aide de partenariats avec le RÉSO et PME MTL.
- Examiner et évaluer les outils nécessaires à un développement économique local dynamique et durable.



ACTION 17

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 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

CRÉER UN COMITÉ DE SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE DU PDUÉS



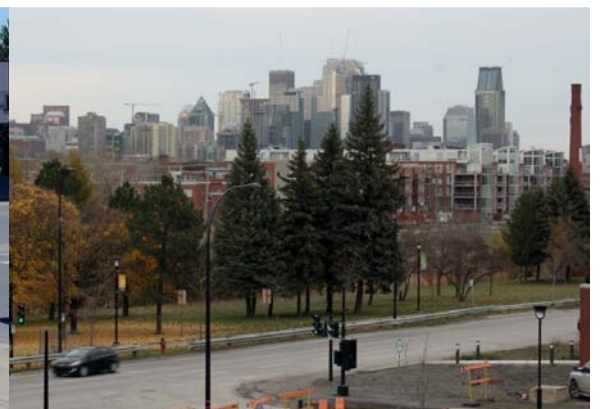
- L'Arrondissement s'engage à poursuivre les travaux du comité dont la mission sera d'assurer le suivi et la réalisation du plan d'action.
- Favoriser l'implication des partenaires comme partie prenante à la mise en oeuvre du PDUÉS.

ACTION 20

METTRE EN PLACE DES OUTILS DE COMMUNICATION ET D'ÉCHANGE



- Développer une plateforme web afin de permettre le suivi du plan d'action, d'informer, de recueillir des opinions et des idées, en plus de recevoir des rétroactions sur les actions.
- Diffuser de façon interactive le plan d'action afin de suivre l'avancement des réalisations.



ACTION 21

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.
- Mettre à disposition les terrains vacants pour des projets temporaires.

ACTION 22

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



- Contribuer à la mise en valeur des vestiges archéologiques sur le domaine public, notamment de la Frothingham & Workman.
- Envisager l'utilisation du terrain de propriété Ville au coin des rues De Courcelle et Saint-Jacques pour une mise en valeur du patrimoine lié au village des Tanneries conformément aux quatre axes de commémoration établis par le comité directeur.

ACTION 23

FAVORISER UNE OCCUPATION DES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL MUNICIPAUX



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

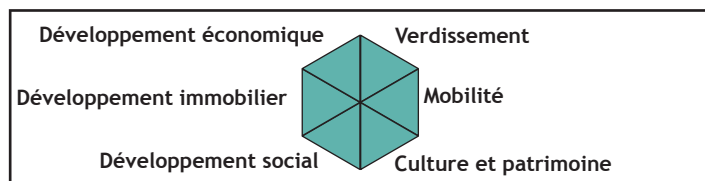
- Soutenir la remise en état et la rénovation des immeubles d'intérêt patrimonial.
- Rechercher de nouveaux occupants et procéder à des appels de propositions.
- Soutenir des projets pilotes novateurs, notamment à titre d'usage transitoire.

ACTION 24

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL PRIVÉS



- Renforcer la réglementation, notamment afin d'assurer la protection des témoins de l'ère industrielle associés aux immeubles tels que les pylônes électriques de la Belt Line et le château d'eau de la Congoleum.
- Collaborer avec la Division du patrimoine à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques en patrimoine destiné aux experts, aux propriétaires et aux promoteurs.



ACTION 25

INTÉGRER L'ART DANS LES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC



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

ACTION 26

FAVORISER LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS D'ARTISTES ET D'ARTISANS



- Maintenir une offre résidentielle équilibrée garante de la mixité sociale et visant la communauté artistique.
- Établir un cadre de collaboration avec les artistes et artisans afin de répondre aux besoins de lieux de création et de diffusion.
- Rendre disponibles des locaux pouvant servir aux artistes et artisans et explorer les usages transitoires.
- Réviser la réglementation afin de favoriser des espaces habitables dans des ateliers d'artistes.

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

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 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

PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE



- 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 tout en modulant l'offre de stationnement selon la desserte en transports actifs et collectifs.
- Inciter l'ajout de stations BIXI pour les immeubles générateurs de déplacements.
- 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.
- 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.

ACTION 31

CRÉER UN GUIDE DE RÉFÉRENCE POUR L'AMÉNAGEMENT DE RUES COMPLÈTES



- Intégrer des mesures d'apaisement de la circulation.
- Faire de l'accessibilité universelle une dimension présente dans l'ensemble des nouveaux projets afin de répondre aux besoins et aux enjeux auxquels font face les personnes à mobilité réduite.
- Élaborer des balises d'encadrement pour les aménagements pour piétons et cyclistes, comme par exemple privilégier les pistes cyclables en site propre.
- Offrir un verdissement maximal en conformité au guide de bonnes pratiques d'aménagement et de verdissement (action 1).
- Adapter les types d'aménagement en fonction du caractère des rues.

ACTION 32

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ ENTRE LES QUARTIERS



- Poursuivre les représentations afin de mener à terme la faisabilité d'un lien nord-sud permettant de franchir l'autoroute 20 et les voies ferrées dans le cadre de la reconstruction de l'échangeur (ex: dalle-parc).
- Réaliser des interventions sur la rue Saint-Patrick afin d'assurer une transition sécuritaire entre les berges du Canal de Lachine et les quartiers adjacents.
- Pour le lien fédérateur, proposer une voie cyclable en site propre lorsque l'emprise de rue le permet, tout en verdisant et bonifiant le domaine public. **Voir les pages suivantes pour les concepts d'aménagement.**

Tronçon rue Acorn existant



Tronçon rue Acorn proposé



Intersection chemin de la Côte-Saint-Paul/rue Sainte-Clotilde existante



Intersection chemin de la Côte-Saint-Paul/rue Sainte-Clotilde proposée



Intersection chemin de la Côte-Saint-Paul/rue Saint-Rémi existante



Intersection chemin de la Côte-Saint-Paul/rue Saint-Rémi proposée



PLAN D'ACTION SYNTHÈSE

Le plan d'action synthèse rassemble l'essentiel de l'information en un seul tableau. Tel qu'indiqué dans la colonne de réalisation, certaines actions sont déjà en oeuvre au moment de l'adoption du PDUÉS et d'autres suivront prochainement. L'objectif est que l'exercice de planification que se veut le PDUÉS soit réalisé rapidement.

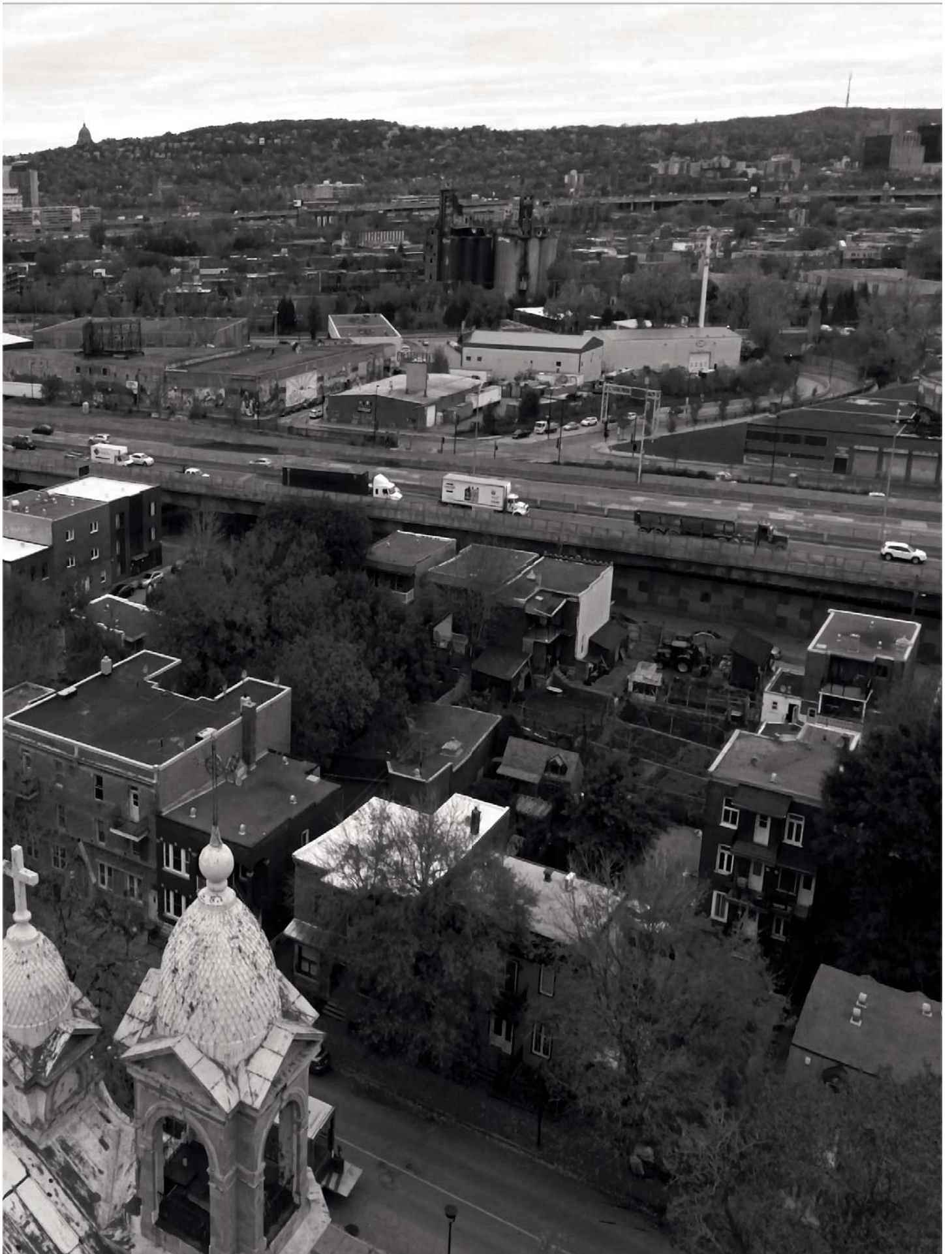
Pour financer les actions, la stratégie de financement est axée sur un arrimage avec les programmes existants de la Ville de Montréal afin de s'inscrire dans les sources de financement disponibles. Cette approche permet d'assurer la réalisation des actions en coordination avec les services responsables des programmes tels que le Programme de réfection routière des rues artérielles et le Plan d'action canopée.

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. Le plan d'action sera d'ailleurs présenté et tenu à jour sur la plateforme web interactive du PDUÉS, permettant aux citoyens de suivre sa mise en oeuvre en continu.

Pour assurer la compréhension du plan d'action synthèse, voici les acronymes utilisés :

Liste des acronymes :

- DP : Division du Patrimoine
- DRSP : Direction régionale de santé publique
- GUEPE: Groupe uni des éducateurs-naturalistes en environnement
- IRBV : Institut de recherche en biologie végétale
- PAC : Plan d'action canopée
- PRR : Programme de réfection routière
- PTI : Programme triennal d'immobilisations
- RÉSO: Regroupement économique et social du Sud-Ouest
- SC : Service de la culture, Ville de Montréal
- SDC : Société de développement commercial
- SDÉ : Service du développement économique, Ville de Montréal
- SGPVM : Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, Ville de Montréal
- SIVT : Service des infrastructures, voirie et transport, Ville de Montréal
- SMVT : Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
- STM : Société de transport de Montréal



PLAN D'ACTION SYNTHÈSE

Actions	Responsable	Partenaires	Réalisation	Financement
1. Élaborer un guide de bonnes pratiques d'aménagement et de verdissement	Arrondissement	SGPVM	2018	
2. Aménager les terrains aux abords de l'autoroute 15	Arrondissement	IRBV, GUEPE	2020-2021	4 900 000\$ du MTMDET
3. Formaliser l'affectation des espaces verts	Arrondissement		2018	
4. Aménager de nouveaux parcs et bonifier l'aménagement de parcs existants	Arrondissement			PTI, MTMDET
Aménagement du secteur Cazalais	MTMDET		2019	MTMDET
Allée des Tanneries - portion ouest de St-Rémi			2020	
Allée des Tanneries - portion est de De Courcelle				MTMDET SIVT
Allée des Tanneries - entre De Courcelle et St-Rémi	MTMDET	SIVT	2019	SIVT MTMDET
Terrain Philippe-Lalonde sur rive nord du canal	Arrondissement		2019	PTI Bureau de projet
Terrains sud du canal de part et d'autre de la rue Hadley	Arrondissement	SMVT - Division du patrimoine		PTI-PDUÉS
Terrain coin Cabot / St-Rémi	Arrondissement			PAC - HQ
Parc Village-Turcot à agrandir	Arrondissement		2020	PTI-PDUÉS
Réaménagement du Pôle Gadbois	SIVT		2019-20	40 000 000\$ SIVT - MTMDET
Espace propice à la commémoration du Village des Tanneries	Arrondissement	SMVT - Division du patrimoine	2021-2022	PTI PDUÉS MTMDET
5. Développer un réseau de biodiversité	Arrondissement	SGPVM	2018-2020	
6. Maximiser le verdissement sur le domaine public	Arrondissement	SGPVM		
7. Favoriser la plantation sur le domaine privé	Arrondissement		2018	
8. Soutenir la mise en place de partenariats pour le verdissement	Arrondissement		2018-2020	PTI
9. Retirer du zonage les usages sensibles pour les nouveaux terrains dégagés à proximité de l'autoroute	Arrondissement		2018	

Actions	Responsable	Partenaires	Réalisation	Financement
10. Agir en matière de salubrité des logements	Arrondissement	SMVT - Direction de l'habitation		
11. Établir des partenariats pour le développement de projets résidentiels	Arrondissement			
12. Assurer le respect de la stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	Arrondissement	SMVT - Direction de l'habitation		
13. Poursuivre les efforts de développement de logements communautaires et abordables:				
Terrain Pôle Gadbois	Groupe porteur du projet - GRT	SMVT - Direction de l'habitation Arrondissement	2021-2025	AccèsLogis Si les conditions le permettent
Terrain face au Pôle Gadbois (coin St-Ambroise / C-St-Paul)	Groupe porteur du projet - GRT	SMVT - Direction de l'habitation Arrondissement	2019-2020	AccèsLogis Si les conditions le permettent
Terrain 2136 De l'Église	Groupe porteur du projet - GRT	SMVT - Direction de l'habitation Arrondissement	2021-2025	AccèsLogis Si les conditions le permettent
Terrain Bourassa / Vaillant	SGPI	Arrondissement	2018	
Terrain Côte-St-Paul / St-Rémi	SGPI	Arrondissement	2018	
Terrain St-Ambroise	SGPI	Arrondissement	2018	
14. Créer une table pour le développement de projets	Arrondissement	Développement social	2018	
15. Protéger les zones d'emplois	Arrondissement	SMVT - Direction de l'urbanisme	2018	
16. Établir des partenariats économiques pour le développement des zones d'emplois	Arrondissement	Développement économique, RÉSO, PME MTL		Stratégie de développement économique Entente Réflexe Montréal
17. Proposer une nouvelle signalisation et embellir le domaine public et privé des artères commerciales	Arrondissement	SDC	2019	
18. Établir et soutenir un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu	Arrondissement	Développement économique Développement social	2019-2022	

Actions	Responsable	Partenaires	Réalisation	Financement
19. Créer un comité de suivi de la mise en œuvre du PDUÉS	Arrondissement	Développement social	2018	
20. Mettre en place des outils de communication et d'échange	Arrondissement	Division des communications	2018	
21. Augmenter les efforts en agriculture urbaine:				PTI
Terrain adjacent Pôle Gadbois (face au woonerf St-Pierre)	Arrondissement	Développement social		120 000 \$ PTI 2018-2019
Terrain Lac-à-la-Loutre	Arrondissement		2018-2019	424 000 \$ PTI 2019-2020
Terrain Chambre des Vannes	Arrondissement	Dév. social Service de l'eau	2018-2019	315 000 \$ PTI 2018-2019
22. Valoriser le patrimoine bâti et archéologique dans les aménagements du domaine public	Arrondissement	SMVT - Division du patrimoine		PTI
23. Favoriser une occupation des immeubles d'intérêt patrimonial municipaux	Arrondissement	SMVT - Division du patrimoine		
4700, rue Notre-Dame Ouest				
Édifice St-Paul	Service de la culture			
4000 St-Patrick	SGPI			
3552 St-Patrick	SMVT - Division du patrimoine			
24. Protéger et mettre en valeur les immeubles d'intérêt patrimonial privés	Arrondissement	SMVT - Division du patrimoine	2018	
25. Intégrer l'art dans les aménagements du domaine public	Arrondissement	Service de la culture		
26. Favoriser le maintien et le développement des ateliers d'artistes et d'artisans	Arrondissement	Service de la culture SMVT - Habitation		

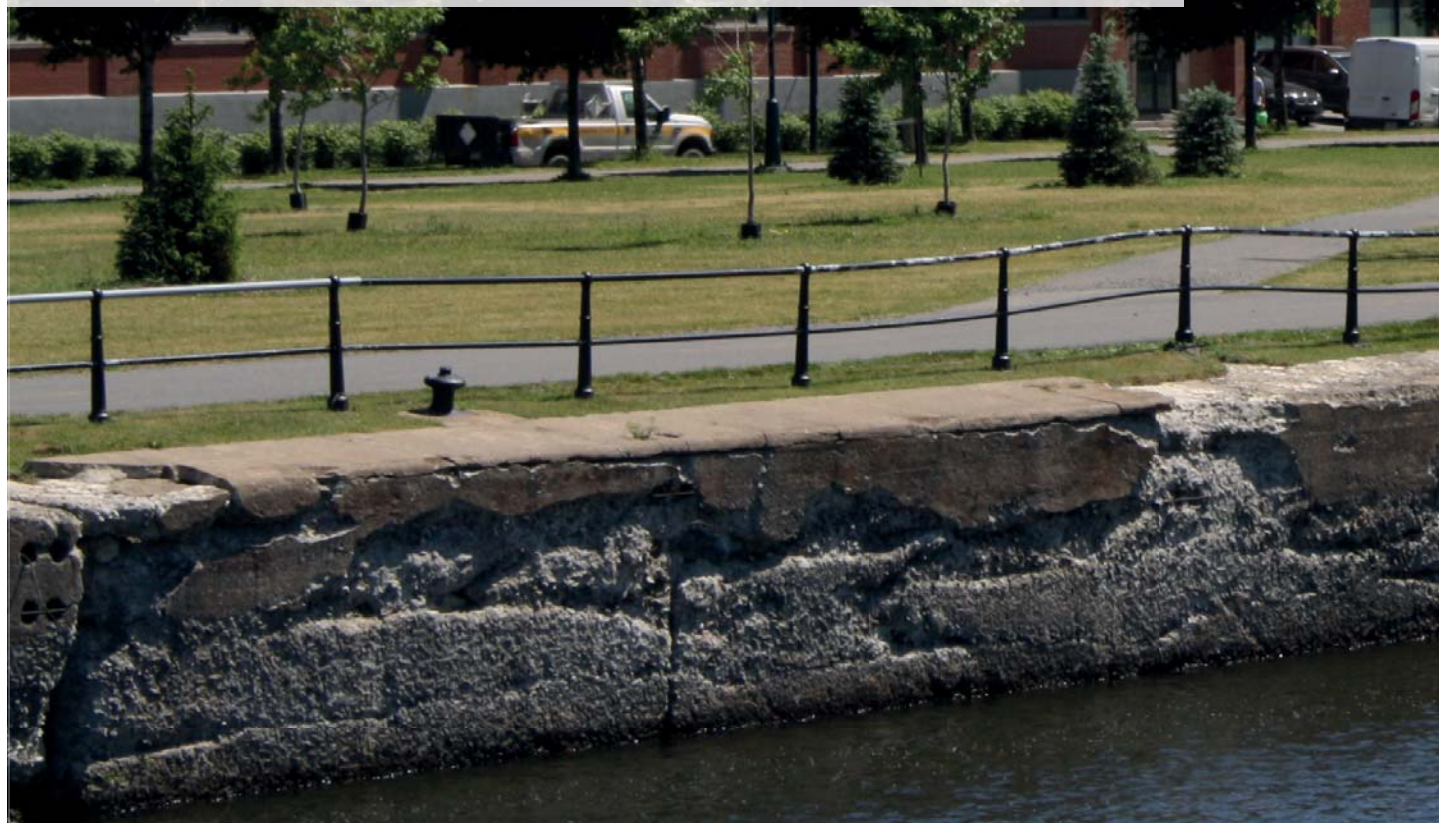
Actions	Responsable	Partenaires	Réalisation	Financement
27. Sécuriser les intersections :	SIVT	Arrondissement	2019-2021	PRR
De Courcelle / St-Jacques	SIVT		à venir	SIVT
De Courcelle / Acorn	SIVT		2020	SIVT
St-Rémi / St-Ambroise	SIVT		à venir	SIVT
St-Patrick / Monk	SIVT		2019	SIVT
De l'Église & Galt / De la	SIVT		2020-21	SIVT
Mesures d'apaisement de la circulation	Arrondissement			PTI
28. Améliorer la convivialité des viaducs et tunnels	SIVT	Arrondissement	2018-2020	
29. Modifier le plan de camionnage	Arrondissement		2018	
30. Promouvoir la mobilité durable	Arrondissement	STM, BIXI, SIVT, SMVT		
31. Créer un guide de référence pour l'aménagement de rues complètes	Arrondissement	SIVT	2019	
32. Améliorer la connectivité entre les quartiers		SIVT		PRR
Rue Charlebois (Place St-Henri à Ste-Marguerite)	SIVT			SIVT
Passerelle Ste-Marguerite	SIVT		2018-19	2 500 000\$ SIVT
Allée des Tanneries (Ste-Marguerite à De Courcelle)	SIVT			SIVT
Rue Acorn	Arrondissement			
Chemin de la Côte-Saint-Paul (entre St-Rémi et Notre-Dame)	Arrondissement			SIVT
Chemin de la Côte-Saint-Paul (entre Notre-Dame et le canal)	SIVT		2020	SIVT - pôle Gadbois
Avenue De l'Église	SIVT		2020	PRR

CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES

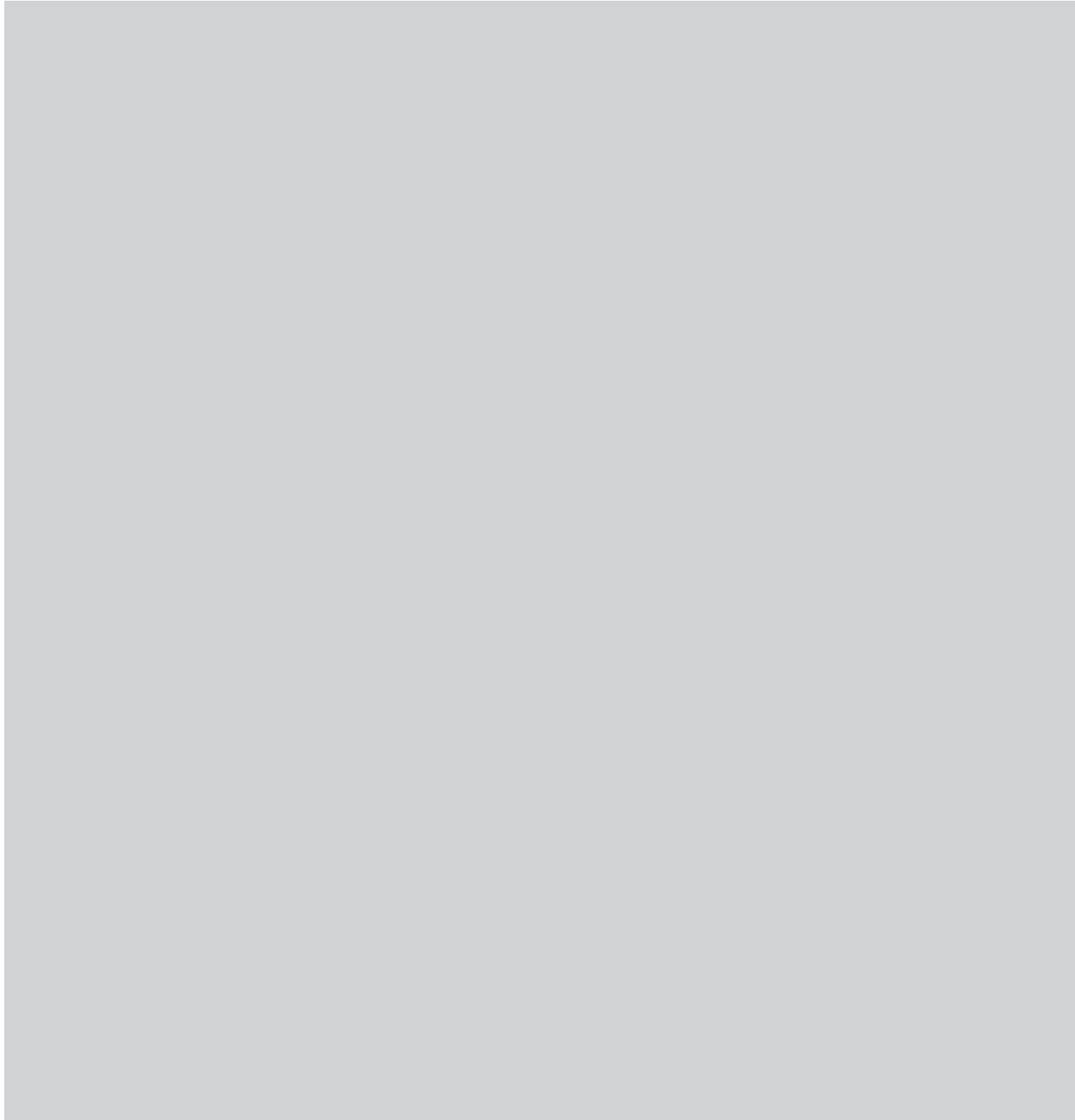
Maintenant que le PDUÉS est officiellement adopté, le temps est venu de passer à l'action! Le PDUÉS a reçu un accueil favorable et fait l'objet d'un consensus sur plusieurs propositions. Nous pouvons maintenant orchestrer la concrétisation du plan. La mise en oeuvre devrait débuter dès cette année et s'échelonner jusqu'en 2025. Plusieurs actions viennent s'insérer dans des programmes existants, pour lesquels des ressources financières ont été identifiées, ce qui assure leur réalisation. Par contre, certaines interventions décisives annoncées au PDUÉS exigent la mise en place de nouveaux programmes ou l'attribution de financement. À cet effet, nous nous engageons à fournir tous les efforts nécessaires afin d'assurer la pleine réalisation du plan.

Citoyens et citoyennes de Saint-Henri, d'Émard et de Côte-Saint-Paul, le PDUÉS vous appartient! Maintenant que vos préoccupations et propositions ont été rassemblées et articulées sous forme d'un plan, nous vous invitons à vous l'approprier et à vous impliquer activement dans sa mise en oeuvre. Votre participation est importante pour s'assurer que la réalisation du PDUÉS réponde véritablement à vos besoins. À cet égard, nous vous invitons à suivre l'évolution du plan d'action via la plateforme web dédiée au PDUÉS.

Pour terminer, nous tenons à remercier les organismes, les partenaires institutionnels et les Montréalais et Montréalaises ayant nourri la réflexion tout au long de la démarche. La collaboration et le rassemblement de tous ces acteurs sont des éléments incontournables de la réalisation du Plan de développement urbain, économique et social Turcot. Au plaisir de poursuivre la collaboration pour les étapes à venir!









ANNEXES

1. LES AUTRES EXERCICES DE PLANIFICATION

102

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

Issu 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 4.9.

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 ont été entamés 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'intérêt 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'INTERVENTION SPÉCIFIQUE POUR LE SECTEUR DE POINTE-SAINT-CHARLES NORD 9

Adoptée en 2017, la démarche propose 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 décline notamment par des stratégies de planification, de déploiement d'infrastructures et de réaménagement du domaine public.

PDUES TURCOT

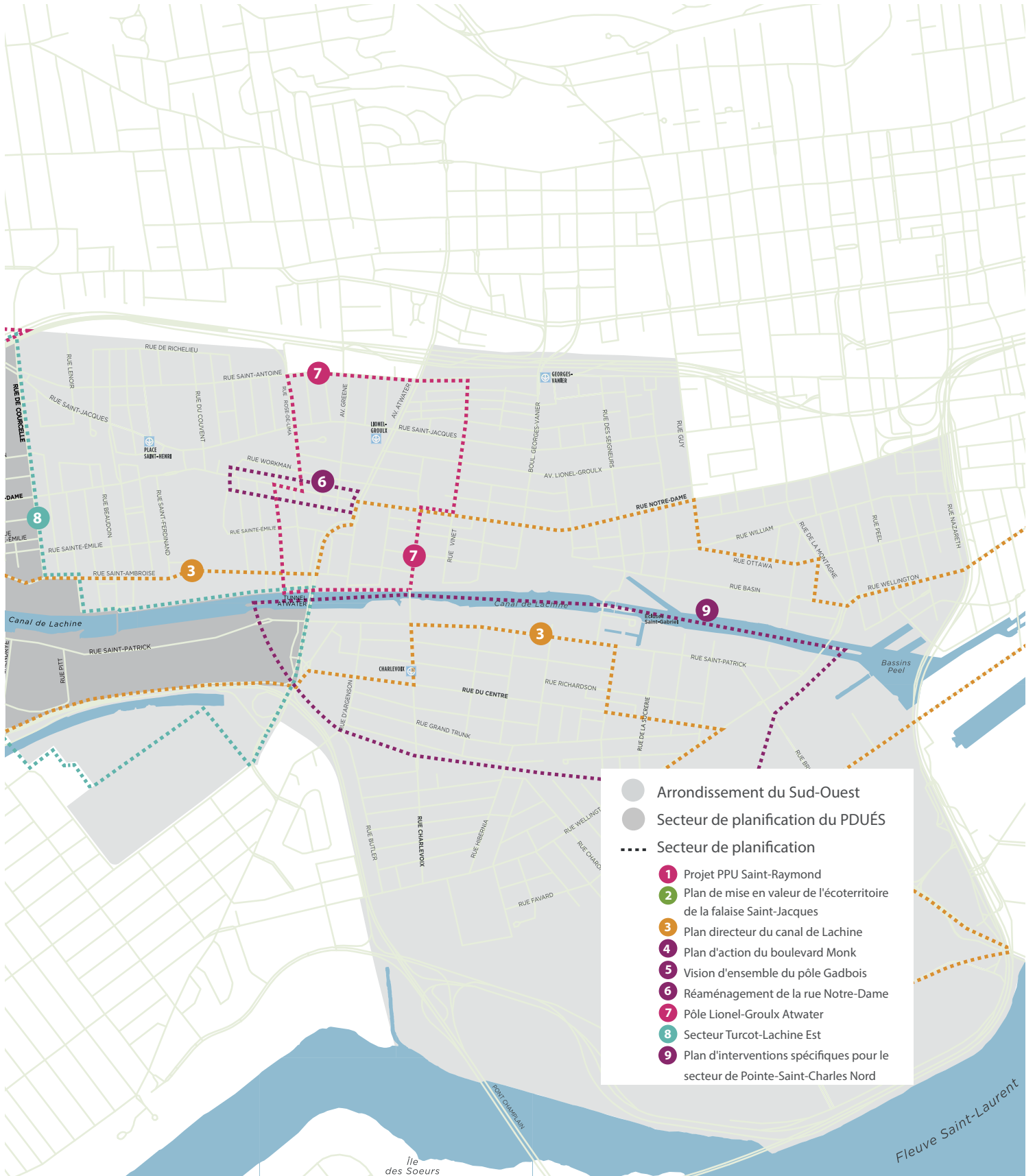
Carte des secteurs de planification



Le Sud-Ouest
Montréal

0 250 500 mètres
4 minutes de marche

Février 2016
Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
Équipe PDUES-Turcot



ville.montreal.qc.ca/sud-ouest

