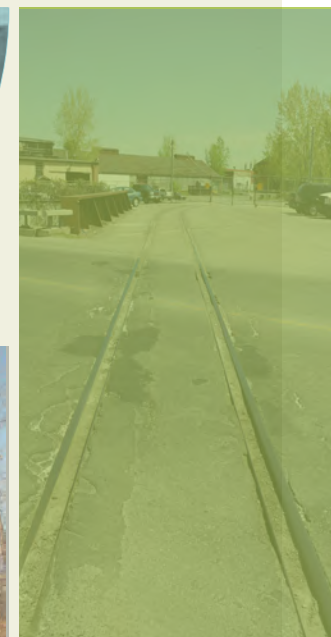


# L'écoquartier Lachine-Est

## PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



juin 2023



*« Passeront les saisons, passeront les années  
Et passera le temps mais moi je resterai  
Car mon âme est soudée à ces poutres d'acier,  
mon âme est soudée à ces poutres d'acier. »*

*Tex Lecor*

# Contenu

	Mot des responsables politiques	i
<b>1</b>	<b>Le contexte</b>	<b>1</b>
	1.1 Introduction	2
	1.2 L'approche écoquartier	4
	1.3 La démarche collaborative participative	6
	1.4 Les documents de planification en vigueur	8
<b>2</b>	<b>Le territoire</b>	<b>11</b>
	2.1 Un secteur à transformer et à révéler	12
	2.2 Une histoire riche et porteuse	14
	2.3 Des infrastructures à adapter	18
	2.4 Un environnement à réhabiliter	20
	2.5 Des activités à renouveler	24
	2.6 Une mobilité à déployer	26
<b>3</b>	<b>La vision d'aménagement</b>	<b>31</b>
	3.1 L'énoncé de vision d'aménagement	33
	3.2 Les orientations d'aménagement	34
	3.3 Le plan d'ensemble concerté	40
	3.3.1 La mise en scène du patrimoine	44
	3.3.2 La trame verte et bleue	46
	3.3.3 Une gestion résiliente de l'eau	48
	3.3.4 Une mobilité étendue et équilibrée	50
	3.3.5 Une offre résidentielle et des usages diversifiés	52
	3.3.6 Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever	54
<b>4</b>	<b>Les interventions détaillées</b>	<b>59</b>
	4.1 Les principes généraux d'aménagement	61
	4.1.1 Les voies de mobilité	61
	4.1.2 L'aménagement des terrains	63
	4.1.3 Le patrimoine et l'architecture	65
	4.2 Les marqueurs structurants	70
	4.2.1 Le boulevard Saint-Joseph	73
	4.2.2 La rue Victoria	75
	4.2.3 La rue Notre-Dame	76
	4.2.4 Le Corridor boisé	77
	4.2.5 La promenade des Sulpiciens	78
	4.2.6 La promenade du canal de Lachine	79
	4.2.7 Le pôle civique	81
	4.2.8 L'espace central du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes	83

<b>4</b>	4.3 Les aires d'ambiance	84
	4.3.1 Le seuil Sud-Ouest	87
	4.3.2 La Dominion Bridge Ouest	89
	4.3.3 La Dominion Bridge Est	91
	4.3.4 La Cintube	93
	4.3.5 La Stelfil	95
	4.3.6 La Allis-Chalmers	97
	4.3.7 Les noyaux villageois	99
	4.3.8 Le seuil Nord-Est	101
<b>5</b>	<b>La mise en œuvre</b>	<b>103</b>
	5.1 Les modifications au Plan d'urbanisme	105
	5.1.1 Les affectations du sol	105
	5.1.2 Les densités de construction	106
	5.2 Les modifications aux règlements d'urbanisme	108
	5.2.1 Les hauteurs, les COS et les taux d'implantation	108
	5.2.2 Les emprises de voies de mobilité	109
	5.2.3 Les groupes d'usages	110
	5.2.4 Les marges de recul	112
	5.2.5 Le verdissement et la gestion de l'eau	113
	5.2.6 Le stationnement	114
	5.2.7 Les PIIA	115
	5.3 Vers la réalisation de l'écoquartier	116
	5.3.1 La stratégie d'intervention patrimoniale	116
	5.3.2 Les interventions prioritaires	117
	5.3.3 Les investissements municipaux	118
	5.3.4 Les accords de développement et autres ententes	118
	5.3.5 Les innovations techniques	119
	5.4 Le plan d'action	120
	5.4.1 Les actions contribuant à la mise en œuvre de l'écoquartier	121
	5.4.2 La mise en œuvre après l'adoption du PPU	123
<b>A</b>	<b>Annexes</b>	<b>I</b>
	A1 Lexique	II
	A2 Les voies axées sur le transport actif	IV
	A3 Les caractéristiques patrimoniales par ensemble d'intérêt	VI
	A4 Le plan directeur de gestion de l'eau	X

# Mot des responsables politiques

Depuis les débuts de son développement urbain, Lachine est porté par l'innovation. Si au 19<sup>e</sup> siècle, celle-ci s'est traduite par la construction du canal de Lachine et du premier chemin de fer à Montréal qui ont forgé son urbanisation et son industrialisation; aujourd'hui, l'innovation se reflète à travers le programme particulier d'urbanisme (PPU) Lachine-Est. Marqué par la participation citoyenne, le PPU Lachine-Est se base sur son riche patrimoine d'ancienne cité de fer et d'acier pour mettre en œuvre la transition écologique.

Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est est un exemple probant de notre capacité à traduire le Plan climat et le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) en élaboration en gestes concrets au bénéfice des générations actuelles et de celles à venir. Il propose une vision et des réponses aux enjeux auxquels notre société se voit aujourd'hui confrontée, notamment en matière de mobilité, de lutte et d'adaptation aux changements climatiques et d'inclusion.

Le PPU est surtout l'illustration de ce que nous sommes en mesure d'accomplir en adoptant une approche de planification qui mise sur l'implication et la collaboration de la société civile et de l'ensemble des parties prenantes. Il est le fruit d'une gouvernance partagée avec les parties prenantes actrices et acteurs du milieu dont il tire sa force et qui présage un partenariat inédit pour sa mise en œuvre.

Nous tenons à remercier personnellement l'Atelier Lachine-Est ainsi que toutes les personnes qui ont participé, de près ou de loin, à cette démarche et les invitons à poursuivre leur implication au-delà de l'adoption du PPU afin que la vision que nous avons élaborée ensemble puisse se concrétiser, et même se bonifier, dans les années à venir.



**Robert Beaudry**

Conseiller de la Ville

*Membre du comité exécutif*

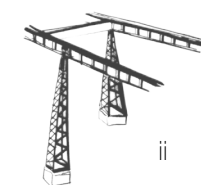
*Responsable de l'urbanisme, de la participation citoyenne et de la démocratie*



**Maja Vodanovic**

Mairesse de l'arrondissement de Lachine

*Responsable de la concertation des arrondissements et de l'eau*





1

**Le contexte**

*Une approche innovante  
et concertée*

*Vue aérienne des ponts roulants de la Dominion Bridge en direction du Vieux-Lachine (juin 2021)*

# 1.1 Introduction

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) traduit la volonté d'assurer la transformation de la vaste friche industrielle que constitue le secteur Lachine-Est en écoquartier. Il précise ainsi les intentions de la Ville, présentées à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2019 et en 2022, en ce qui a trait à son devenir et établit un cadre général guidant la prise de décision pour tout ce qui le concerne.

Le PPU contribue au Plan stratégique Montréal 2030 qui énonce, à l'échelle de la Ville, les objectifs de l'Agenda 2030 de l'Organisation des Nations Unies en matière de développement durable pour répondre aux défis de la lutte contre les changements climatiques, de la préservation de la biodiversité et de la résilience urbaine. Ainsi, la transformation de Lachine-Est intègre ces objectifs en matière de transition écologique, de solidarité, d'équité et d'inclusion, de démocratie et de participation ainsi que d'innovation et de créativité.

En termes d'aménagement et d'urbanisme, la transformation de Lachine-Est vise la création d'un quartier axé sur les mobilités douces et sur le transport collectif, intégrant des infrastructures vertes ainsi qu'une diversité d'activités et d'habitats, résilient et conçu pour faire face aux impacts des changements climatiques. Cette transformation s'appuie sur une riche histoire et sur un patrimoine colossal composé, notamment, de complexes industriels dont les réalisations remarquables ont contribué à l'unification et à l'édification du pays.

Lachine-Est fut, par sa situation, un lieu d'échanges depuis des millénaires, un point de rencontre entre diverses communautés, un haut lieu de l'industrialisation du pays et un creuset pour le développement de l'ingénierie. Ses complexes industriels ont fait preuve d'une capacité d'adaptation, d'une efficacité, d'une ingéniosité et d'une intégration de leurs activités peu communes dont on peut certainement s'inspirer pour l'avenir.

Enfin, pour bien comprendre la structure du PPU, voici un résumé du contenu de ses cinq grandes sections :

- La **section 1** présente le contexte de la démarche d'écoquartier, qui inclut une gouvernance partagée;
- La **section 2** présente le diagnostic synthèse du territoire;
- La **section 3** énonce la vision et les orientations d'aménagement et expose le plan d'ensemble concerté, qui est ensuite expliqué par couches thématiques;
- La **section 4** exprime les objectifs et balises pour des parties spécifiques du territoire (principes généraux, marqueurs structurants et aires d'ambiance);
- La **section 5** expose les principaux moyens de mise en œuvre de l'écoquartier, notamment la stratégie réglementaire. Elle présente également un plan d'actions détaillé suivant l'adoption du PPU.

## Qu'est-ce qu'un PPU?

Un PPU est un document qui établit une vision et des intentions d'aménagement pour un secteur spécifique du territoire qui présente des problématiques ou un potentiel particuliers, que ce soit, par exemple, en raison de l'existence de bâtiments ou de terrains à requalifier ou de l'impact envisagé d'un grand projet d'infrastructure.

Un PPU décrit également les mécanismes qui seront mis en œuvre pour concrétiser cette vision et les intentions d'aménagement. Il comporte un programme d'intervention et précise, notamment, les règles de zonage et de construction ainsi qu'une vision de la nature, de l'emplacement et du type des équipements collectifs et des infrastructures nécessaires à la mise en valeur du secteur visé. Le PPU fait partie intégrante du Plan d'urbanisme et sa portée est encadrée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).



La position de Lachine-Est dans la ville



Le territoire de Lachine-Est et les quartiers adjacents

# 1.2

## L'approche écoquartier

### La Charte montréalaise des écoquartiers

Le plan Montréal 2030 et le Plan climat 2020-2030 visent à faire de Montréal une ville résiliente, engagée dans la transition écologique, solidaire, inclusive et participative. En complément à ces plans stratégiques, la Ville élabore une charte des écoquartiers qui s'appliquera à la planification des secteurs à transformer et à la mise en œuvre de cette transformation.

Cette charte constituera un outil additionnel pour la réalisation de quartiers durables. Elle permettra d'aborder avec une approche nouvelle des enjeux auxquels les instruments traditionnels d'urbanisme n'apportent qu'une réponse partielle. L'élaboration de la Charte s'inspire d'approches existantes, notamment en France, dont elle partage l'esprit tout en visant la création d'une formule adaptée au contexte montréalais.

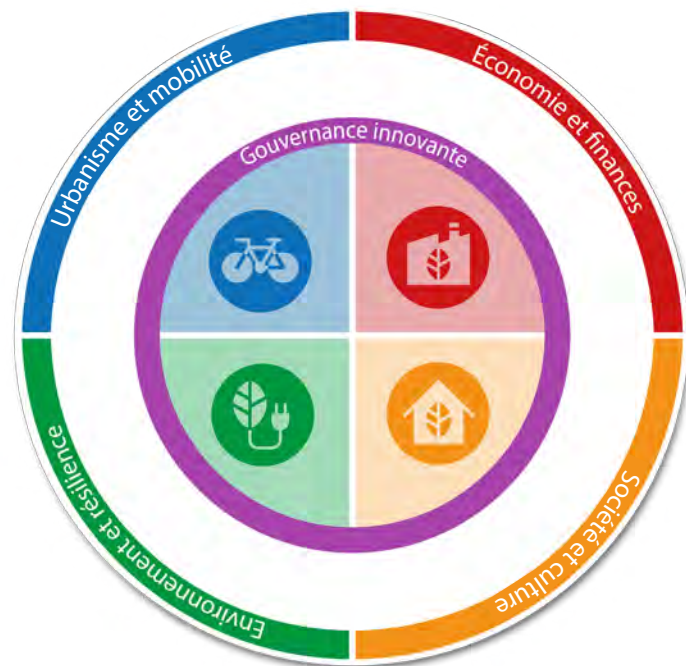
À ce jour, la Ville a procédé à l'étude de projets d'écoquartiers au Québec et à l'étranger et a mis sur pied des groupes de travail intégrant des fonctionnaires de divers services municipaux afin d'explorer des solutions pour répondre à une diversité d'enjeux. Des expertises externes ont également été mises à contribution pour documenter certains enjeux spécifiques, tels que la gestion de l'eau, la géothermie et la gestion des déchets.

La Charte vise à assurer et à officialiser l'engagement de toutes les parties prenantes concernées (tables de quartiers, OBNL, promoteurs, population, partenaires des secteurs publics et institutionnels, chercheurs et chercheuses universitaires, entreprises, services corporatifs, arrondissements, etc.) et à les mobiliser autour d'objectifs partagés pour la réalisation des écoquartiers. Elle sera présentée dans le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050).

**Le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050)**

D'ici à 2025, la Ville intégrera pour la première fois l'aménagement et la mobilité dans un seul et même document stratégique, soit le PUM 2050. Celui-ci remplacera le Plan d'urbanisme en vigueur qui a été adopté en 2004 (voir p. 9).

Le Projet de ville, adopté en juin 2021, établissait déjà une vision et un plan d'action pour repenser les quartiers, revoir les manières de se déplacer et offrir à la population une meilleure qualité de vie, des milieux plus verts et inclusifs ainsi que des services de proximité mieux adaptés. Il traçait la voie pour une transition que le PUM 2050 viendra appuyer.



Les cinq dimensions d'intervention de la Charte montréalaise des écoquartiers

### Les laboratoires écoquartier

L'élaboration et la mise en œuvre de la Charte montréalaise des écoquartiers accordent une grande place à l'expérimentation, que ce soit par la réalisation de projets pilotes ou par la planification de secteurs à transformer. Lachine-Est fait ainsi partie des « secteurs laboratoires » ciblés dans le cadre de cette démarche.

Cette désignation s'est traduite par la mise en place d'un mode de gouvernance original, soit la création d'un Bureau de projet partagé, assurant une participation et une implication accrues de la société civile et des propriétaires de terrains dans la démarche de planification. D'autres axes d'innovation ont été explorés, notamment en matière d'infrastructures vertes, de même que diverses approches et technologies permettant de mieux gérer les ressources.

La démarche de planification a également fait l'objet d'un suivi par une équipe de recherche universitaire multidisciplinaire afin de documenter la prise en compte des changements climatiques dans les processus d'élaboration et de mise en forme des projets urbains à Montréal et de proposer des pistes pour, notamment, accroître la capacité d'action des parties prenantes impliquées.



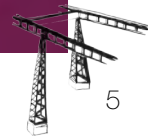
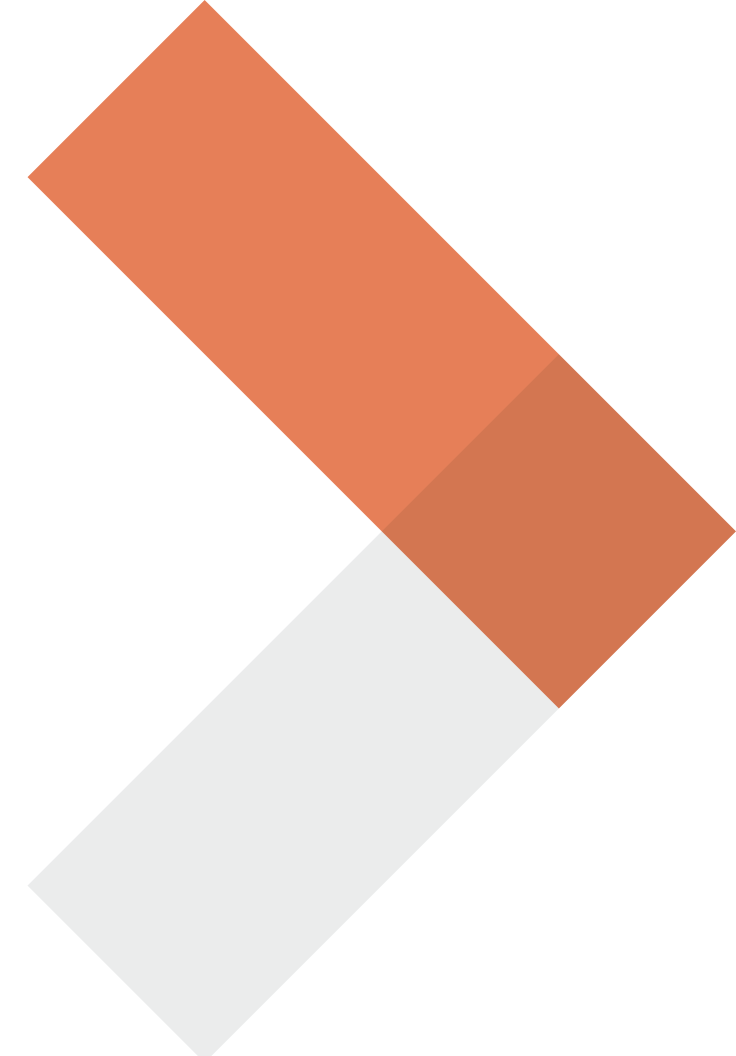
Page couverture du plan Montréal 2030



Page couverture du Plan climat 2020-2030

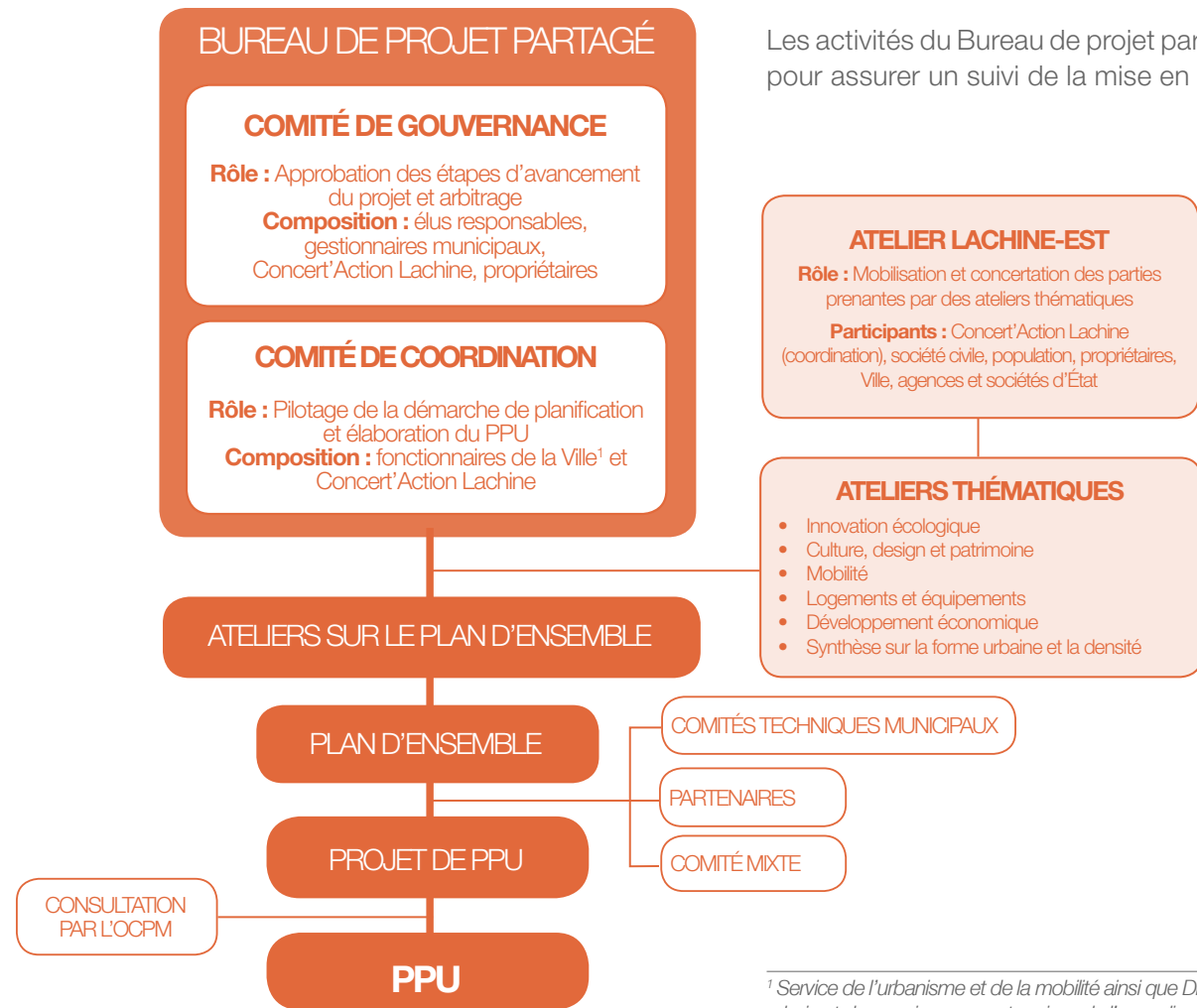


Page couverture du Projet de ville préalable au PUM



# 1.3 La démarche collaborative participative

L'avenir de Lachine-Est intéresse fortement la société civile et a fait l'objet de plusieurs exercices de consultation et d'idéation à l'échelle locale depuis 2014. Consciente de la force que représente cette mobilisation, la Ville a mandaté en 2018 l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour la tenue d'une consultation en amont de la planification sur les principes de mise en valeur du secteur. Dans l'esprit de collaboration et de participation qui caractérise une approche écoquartier telle qu'elle la conçoit, la Ville donnait suite à une recommandation du rapport de consultation de l'OCPM concernant la gouvernance du projet avec la création, en mars 2020, du Bureau de projet partagé.

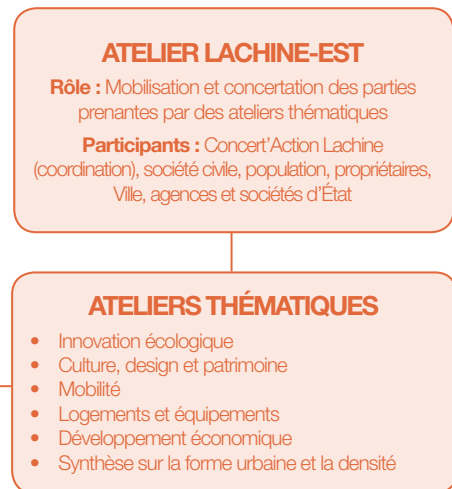


Gouvernance du Bureau de projet partagé et processus d'élaboration du PPU

## Le Bureau de projet partagé

Le Bureau de projet partagé assure une représentation de la société civile, soit la table de développement social de Lachine (Concert'Action Lachine), du Service de l'urbanisme et de la mobilité et de l'arrondissement de Lachine au sein d'un comité chargé de coordonner les activités menées dans le cadre de la planification concertée. Sa gouvernance est assurée par un comité auquel siègent les responsables politiques, la direction de l'urbanisme et de la mobilité, la direction de l'arrondissement, Concert'Action Lachine ainsi que des personnes représentant les propriétaires des principaux terrains à développer ou redévelopper dans le secteur.

Les activités du Bureau de projet partagé se poursuivront pour assurer un suivi de la mise en œuvre du PPU.



<sup>1</sup> Service de l'urbanisme et de la mobilité ainsi que Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Lachine

« Seul on va vite, ensemble on va loin. »

Proverbe africain mentionné par Pierre Barrette, ancien directeur de Concert'Action Lachine, à l'occasion des rencontres de planification collaborative

## L'Atelier Lachine-Est

Parallèlement à la mise en place du Bureau de projet partagé, la société civile organisait une série d'ateliers thématiques afin de dégager des grands objectifs à prendre en compte dans la planification. La coordination de ce processus, appelé l'Atelier Lachine-Est, a été assurée par Concert'Action Lachine, qui regroupe une cinquantaine de membres, que ce soit des organisations (Société d'histoire de Lachine, GRAME, CDEC, etc.) ou des citoyens et citoyennes.

Les ateliers<sup>2</sup>, organisés avec le soutien et la collaboration de fonctionnaires de la Ville ainsi que des milieux professionnel et universitaire, dont le groupe de recherche Labo Climat Montréal, se sont déroulés de mai à septembre 2020. Cinq grandes thématiques y ont été abordées au fil d'échanges rassemblant société civile, agences gouvernementales, sociétés publiques ou parapubliques, personnes élues, propriétaires de terrains et autres parties prenantes.

La démarche s'est conclue par un exercice synthèse sur la forme urbaine et sur la densité pour lancer la réflexion sur la manière de matérialiser les objectifs dégagés durant des ateliers en illustrant quelques grands principes pour l'aménagement et pour le développement immobilier du secteur.

L'initiative de l'Atelier Lachine-Est se voulait un complément aux travaux du Bureau de projet partagé. Les ateliers thématiques ont ainsi fait office de travaux préparatoires à des ateliers pour la conception concertée d'un plan d'ensemble, lesquels ont permis de réunir à nouveau plusieurs des parties prenantes ayant participé à l'Atelier Lachine-Est. Cette démarche a été menée par le Bureau de projet partagé d'octobre à décembre 2020. Une version finale du plan d'ensemble a été rendue publique en mars 2021.

<sup>2</sup> Une synthèse détaillée de ces ateliers peut être consultée sur le site de Concert'Action Lachine, la table de développement social de Lachine, au [www.concertactionlachine.com](http://www.concertactionlachine.com).

**ATELIER 1 — Innovation écologique**

**ATELIER 2 — Culture, design et patrimoine**

**ATELIER 3 — Mobilité**

**ATELIER 4 — Logements et équipements**

**ATELIER 5 — Développement économique**





# 1.4 Les documents de planification en vigueur

Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est s'inscrit dans les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma) et du Plan d'urbanisme (PU) de Montréal.

## Le PMAD (2011)

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) préconise une approche structurante des corridors de transport en commun métropolitains pour favoriser leur utilisation. Le PMAD identifie ainsi 159 aires potentielles d'urbanisation et de densification propices au *Transit-Oriented Development (TOD)*. Dans Lachine-Est, l'une de ces aires *TOD*, la densité résidentielle brute doit minimalement atteindre 80 logements par hectare. Parmi les objectifs du PMAD applicables à Lachine-Est, notons :

- orienter 40 %, voire 60 %<sup>3</sup> avec l'arrivée du REM, de la croissance des ménages vers les points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici à 2031;
- hausser à 35 % la part modale des transports collectifs d'ici à 2031;
- favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine;
- protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain;
- mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques;
- mettre en valeur la Trame verte et bleue.



Extrait de la carte des grandes affectations du territoire du Schéma

## Le Schéma (2015)

Le territoire du PPU fait partie des secteurs de planification stratégique identifiés au Schéma en raison des enjeux liés à sa transformation et de son fort potentiel de mise en valeur. Il se partage entre quatre aires d'affectation du sol au Schéma : (1) l'emprise du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, sous la juridiction de Parcs Canada, est dans une aire d'affectation *Grand espace vert ou récréation*; (2) la partie nord-est du secteur a une affectation *Industrielle* qui exclut les usages résidentiels; (3) sa portion restante à l'est de la 6<sup>e</sup> Avenue, avec une affectation *Activités diversifiées* qui inclut les usages résidentiels sous certaines conditions et (4) sa mince bande à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue, vouée à une affectation *Dominante résidentielle*.

Outre les grandes affectations du sol, les principales orientations et les objectifs du Schéma applicables au territoire de Lachine-Est sont de :

- mettre en place des balises d'aménagement pour assurer une cohabitation harmonieuse des usages et prévoir des mesures adéquates pour assurer la réhabilitation des sols contaminés;
- protéger et mettre en valeur les secteurs de valeur patrimoniale selon leur caractérisation et leur intérêt;
- protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique et poursuivre les efforts de documentation de ce patrimoine;
- prévoir des mesures favorisant la sécurité des aménagements ou des constructions abritant un usage sensible, lorsque le terrain visé est adjacent à une voie ferrée principale;
- assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique;
- contribuer à la bonification du caractère des parcours urbains ou de la voie panoramique par la qualité des bâtiments, des aménagements extérieurs et des enseignes.

<sup>3</sup> Suivi du PMAD – Édition 2021, CMM

## Le PU (2004)

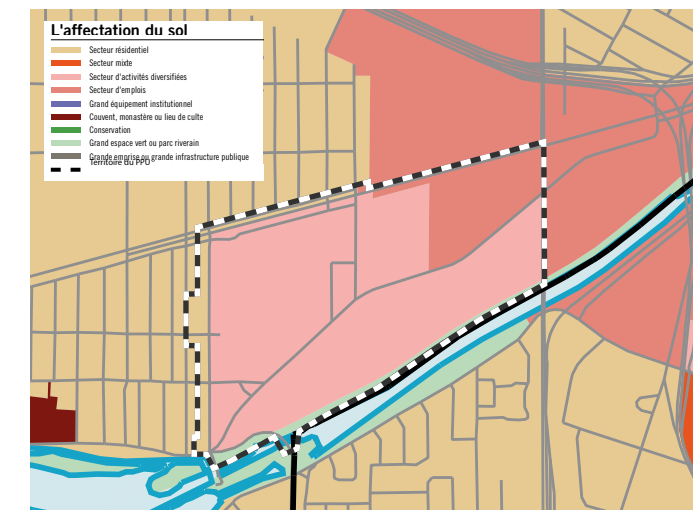
Le secteur est divisé en quatre aires d'affectation du sol :

- un Secteur d'emploi (la partie nord-est du secteur);
- un Secteur d'activités diversifiées (la portion principale du secteur), c'est-à-dire l'aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif;
- un Secteur résidentiel;
- un Grand espace vert ou parc riverain.

Les orientations pan-montréalaises suivantes s'appliquent :

- aire *TOD* : dans un rayon de 500 m d'une gare de train de banlieue, adopter une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement non résidentiel;
- tracé fondateur : dans l'aménagement du domaine public, assurer le respect des particularités du tissu urbain et valoriser le transport actif et collectif;
- territoire de grand site industriel désaffecté : mettre en valeur l'emploi.

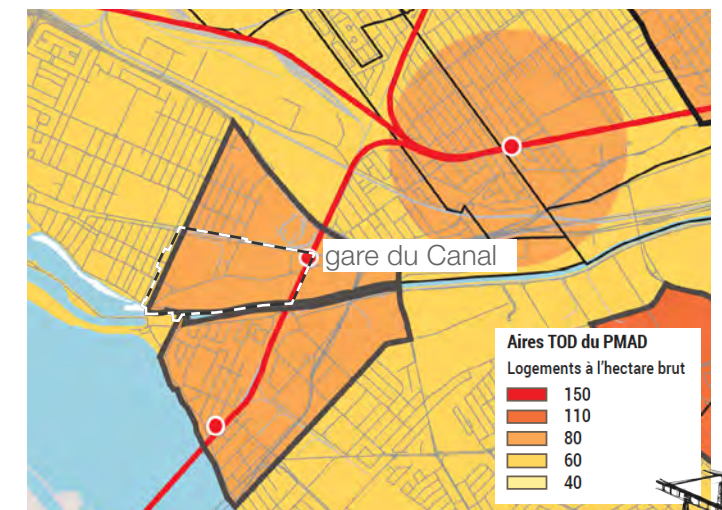
Le chapitre 4.8.2 de la partie I et le chapitre 9 de la partie II du PU, qui s'appliquent spécifiquement à l'arrondissement de Lachine, incluent également des objectifs liés à la transformation du secteur Lachine-Est.



Extrait de la carte des affectations du sol au PU

## Qu'est-ce qu'une aire *TOD* ?

La CMM prévoit une approche par corridor pour les portions du réseau de transport en commun (TC) métropolitain structurant. Ainsi, 159 aires potentielles d'urbanisation et de densification sont déterminées sur le territoire de la CMM. Ces aires de développement sont appelées *Transit-oriented development (TOD)*. Dans le PMAD, la gare du Canal à Lachine-Est est définie comme un *TOD* avec une densité résidentielle minimale prévue de 80 logements/hectare.



Aires *TOD* et densité prescrites au PMAD et inscrites au Schéma



*Les ponts rouillants de la Dominion Bridge*

# 2

## **Le territoire**

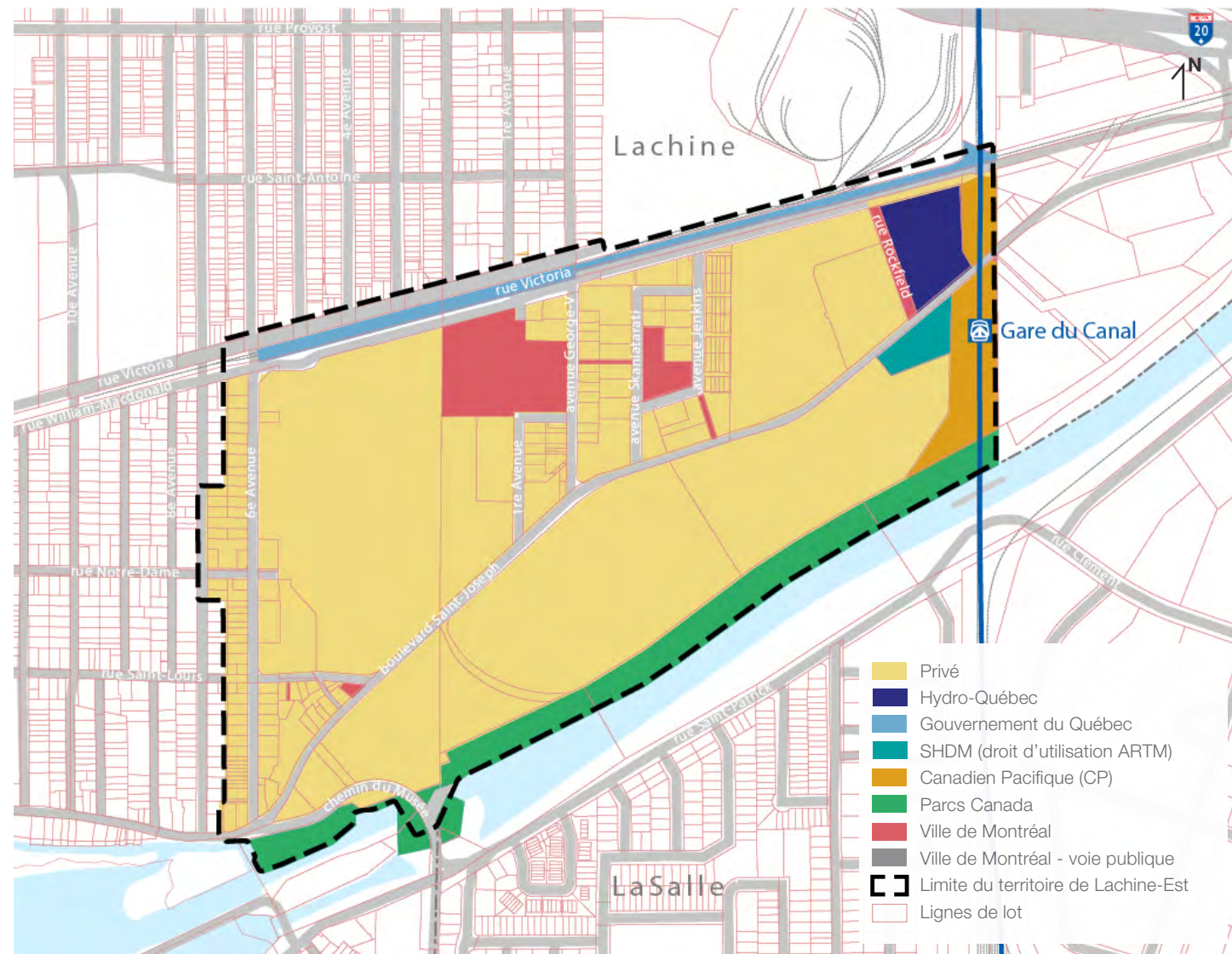
*L'ancienne Cité du fer  
et de l'acier*

# 2.1

## Un secteur à transformer et à révéler

Le territoire du PPU, couvrant environ 70 hectares, est situé entre le canal de Lachine et la rue Victoria et s'étend de la 6<sup>e</sup> Avenue aux voies ferrées du Canadien Pacifique (CP), aussi utilisées par la ligne de train de banlieue reliant Candiac au centre-ville de Montréal. Ce territoire correspond au milieu industriel largement en friche que l'on peut apercevoir de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph, qui traverse le centre du secteur.

Lachine-Est s'inscrit dans le corridor industriel qui s'est établi le long des 14,5 km du canal de Lachine à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle. À l'instar de plusieurs autres secteurs industriels le long du canal, Lachine-Est a vu ses activités décliner à la suite de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent qui a entraîné la fermeture du canal en 1970. Si Lachine-Est a pu profiter des autres avantages de sa situation géographique pour maintenir des activités pendant plusieurs décennies, ses principales industries ont ralenti considérablement leurs activités ou y ont mis fin au tournant du 21<sup>e</sup> siècle.



Carte de la limite du territoire et de la répartition des propriétés

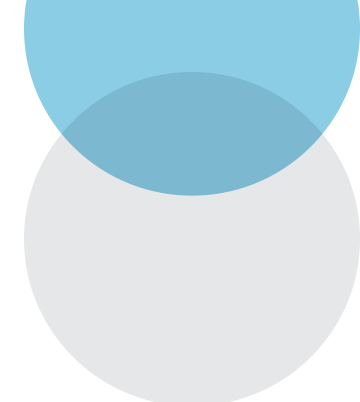
À l'échelle régionale et métropolitaine, Lachine-Est profite d'une situation enviable à proximité des réseaux autoroutiers et ferroviaires, tels que le pont Honoré-Mercier qui donne un accès rapide à la Rive-Sud. Le secteur est desservi par une gare de train de banlieue, la gare du Canal, qui permet d'accéder au centre-ville, dont il n'est distant que de 10 km, en moins de 20 minutes. Il est situé à 10 minutes de route de l'aéroport international Montréal-Trudeau (Dorval), sur le trajet entre celui-ci et le centre-ville. Lachine-Est est également situé à proximité de zones d'emplois importantes dans les arrondissements de LaSalle et de Saint-Laurent.

L'environnement immédiat du secteur comporte plusieurs attraits, dont le canal de Lachine, le Vieux-Lachine, le lac Saint-Louis et le parc René-Lévesque. Des quartiers résidentiels le bordent à l'ouest et au nord alors que ce sont des zones industrielles, à l'est et dans sa portion nord-est. Le secteur est enclavé par des infrastructures importantes, dont le canal et des voies ferroviaires.

Sous son apparente désorganisation se cache un environnement fortement structuré et une articulation complexe qui résulte de la superposition des différentes traces laissées par les activités qui ont ponctué son histoire. L'ensemble constitue un secteur à consolider et à transformer dans le respect des grands éléments témoignant de cet environnement.



Vue aérienne du territoire (Google, 2020)



## 2.2

## Une histoire riche et porteuse

L'évolution de Lachine-Est doit beaucoup à sa situation géographique particulière : en amont de rapides longtemps infranchissables et sur la principale voie navigable permettant d'atteindre l'intérieur du continent. Cet obstacle est à l'origine de plusieurs des activités humaines qui ont façonné le territoire. Il en a fait un lieu d'arrêt incontournable pour les rencontres et les échanges commerciaux, en plus de catalyser les innovations techniques et technologiques qui ont marqué son développement.

### Les premiers parcours

Pendant des millénaires, les peuples autochtones utilisent un parcours fait de rivières (comme la petite rivière Saint-Pierre qui s'écoulait tout juste à l'est du territoire de Lachine-Est), de lacs intérieurs et de sentiers de portage pour contourner les rapides. Au 17<sup>e</sup> siècle, ces sentiers sont formalisés par les Européens qui les aménagent en chemins. Le plus important, la *Upper Lachine Road*, est la route la plus directe entre Ville-Marie et Lachine. Elle sera la première route à péage de l'île de Montréal. Son tracé traverse Lachine-Est où il correspond aujourd'hui à celui du boulevard Saint-Joseph.

L'idée d'une voie d'eau permettant de contourner les rapides donne lieu à une tentative de creusement d'un canal par les Sulpiciens vers 1689. Le projet est l'une des premières tentatives de canalisation en Amérique du Nord, mais doit être abandonné en 1701 en raison de difficultés techniques et financières. La construction du canal de Lachine ne s'amorce qu'un siècle plus tard. Inauguré en 1824, il sera élargi à deux reprises pour accueillir des embarcations de plus en plus grandes, puis pour améliorer son intégration avec le chemin de fer.

La première ligne de chemin de fer sur l'île, inaugurée en 1847, relie Montréal à Lachine d'où part un traversier permettant de rejoindre Kahnawake sur la route de New York. Elle est ensuite prolongée jusqu'au Haut-Canada et incorporée au réseau du Grand Tronc. La Confédération de 1867 se traduit par une accélération du développement du chemin de fer et, dans Lachine-Est, par l'avènement de ce qui deviendra une véritable Cité du fer et de l'acier.

### La Cité du fer et de l'acier

La première industrie à s'établir dans Lachine-Est, entre 1867 et 1872, est l'une des premières tréfileries du pays, la Cooper Fairman Company. Mais l'activité industrielle y prend son véritable envol avec l'implantation, en 1883, de la Dominion Bridge Company Limited créée pour profiter des perspectives ouvertes par la construction du réseau du chemin de fer du CP.

La Dominion Bridge se spécialise dans le travail du fer et de l'acier. Ses premières réalisations sont des ponts ferroviaires, mais elle se lance rapidement dans la fabrication de structures destinées à la construction d'édifices. Elle joue ainsi un rôle à la fois dans l'unification du pays et dans son édification. La Dominion Bridge sera à l'origine de plusieurs ouvrages d'art et de bâtiments remarquables construits au 19<sup>e</sup> et au 20<sup>e</sup> siècles à Montréal, mais également ailleurs au pays et à l'étranger.

L'implantation de la Dominion Bridge entraîne l'établissement d'autres complexes industriels, dont les principaux, toujours perceptibles aujourd'hui, sont la Dominion Wire (tréfilerie) et la Dominion Wire Rope (câbles d'acier), qui s'y implantent à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et formeront ensuite la Stelfil, la Allis-Chalmers Bullock (1907), un équipementier américain, et la Jenkins Brother (1932), une usine de valves, anciennement au nord du boulevard Saint-Joseph à l'est de l'avenue George V, aujourd'hui disparue.

### Consultation sur les ensembles industriels d'intérêt patrimonial

La Commission sur la culture, le patrimoine et les sports étudie les dossiers liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine montréalais. Quatre consensus sont ressortis de la consultation sur les ensembles industriels d'intérêt patrimonial tenue en 2021 :

- l'importance de l'héritage industriel dans l'identité montréalaise;
- la nécessité d'améliorer et de partager la connaissance;
- la pertinence de l'évaluation de l'intérêt patrimonial des sites;
- la nécessité d'un processus ouvert impliquant la communauté et laissant place à la créativité.



Vue sur la Dominion Bridge (1957) (Dominion Bridge Company Limited/Bibliothèque et Archives Canada)

## 2.2

## Une histoire riche et porteuse

L'organisation des sites industriels est totalement subordonnée aux besoins de la production. Elle repose sur divers éléments qui participent à une chaîne opératoire particulièrement efficace : ponts roulants, antennes ferroviaires et grandes halles où s'engouffrent les trains. Pris isolément, ces éléments ne sont pas dénués d'intérêt, mais ils prennent tout leur sens lorsque l'on prend conscience de la synergie qui existait entre eux.

Les complexes évoluent et s'adaptent à travers le temps pour répondre aux exigences de chaque époque, notamment lors de l'effort de guerre, que ce soit par l'addition de bâtiments, par la modification de structures existantes ou par l'installation de nouveaux faisceaux de rails. Cette flexibilité et cette capacité d'adaptation sont des attributs qui font partie de leur force.

Le déclin des industries de Lachine-Est, à la suite de l'ouverture de la voie maritime, sera plus lent que celui des autres zones industrielles bordant le canal, peut-être en raison de sa position plus éloignée des secteurs centraux ou de la proximité des grands axes autoroutiers. Il s'accélère néanmoins vers la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Ainsi, la Jenkins ferme ses portes en 1991, la Allis-Chalmers en 2000, la Dominion Bridge en 2003 et enfin la Stelfil/Mittal en 2008.

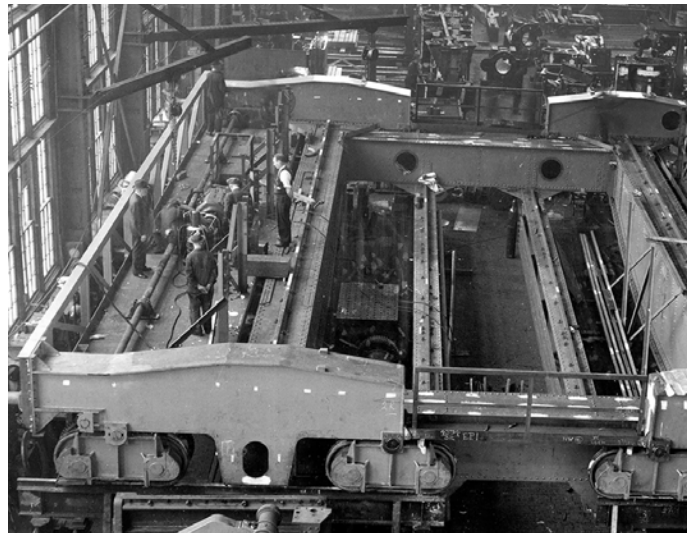
Plusieurs témoins de l'histoire de Lachine-Est sont toujours bien présents sur le site, dont des structures et des bâtiments hérités de la Cité du fer et de l'acier. L'information quant à leur intérêt et à leur état de conservation est parcellaire et leur destin, tributaire, entre autres considérations, de leur implantation et de leur intégration dans l'aménagement et dans le développement futur du secteur. À cet égard, le passé devrait être une source d'inspiration pour l'avenir.

## Le patrimoine immatériel

L'héritage de la Dominion Bridge, c'est aussi un patrimoine immatériel substantiel. Celle-ci a notamment :

- contribué au développement et à la reconnaissance de la profession d'ingénieur civil;
- participé à l'amélioration des conditions de travail, sur les plans salarial et social, ainsi que de la sécurité;
- agi en pionnière dans la reconnaissance du travail des femmes, notamment en les intégrant dans des postes traditionnellement réservés aux hommes;
- favorisé les interactions entre les nombreuses communautés établies à Lachine durant l'entre-deux-guerres et à la fin des années 1940;
- intégré des travailleurs de la communauté mohawk et contribué aux liens avec cette communauté et à la naissance du phénomène des *ironworkers*.

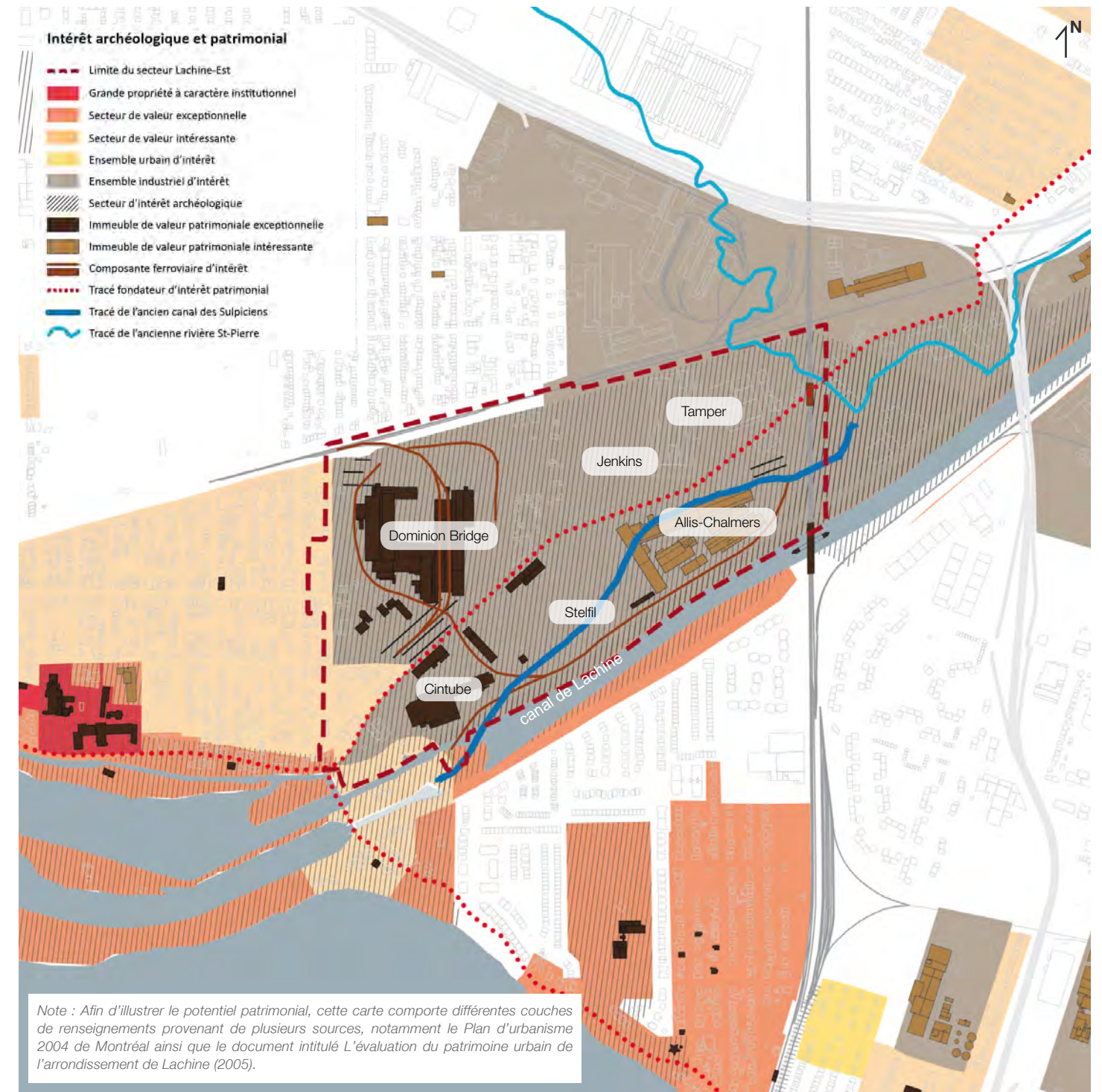
Tout cela s'ajoute évidemment à son immense contribution aux paysages du 20<sup>e</sup> siècle.



Vue de l'atelier de la machinerie de la Dominion Bridge (Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007914408. Crédit : Dominion Bridge Company)

## Récit patrimonial

Pour un récit détaillé de la riche histoire du secteur Lachine-Est et de ses complexes industriels, on s'en remettra à la lecture du document-récit « Lachine-Est : de fer et d'acier », disponible en ligne au [www.realisonsmtl.ca/ecoquartierlachineest](http://www.realisonsmtl.ca/ecoquartierlachineest)



Carte des éléments d'intérêt du patrimoine bâti et archéologique

## 2.3

# Des infrastructures à adapter

Les infrastructures en place dans Lachine-Est ont été implantées pour desservir une zone à vocation industrielle avec peu d'exigences sur le plan environnemental. Compte tenu de la grande taille des lots industriels et du nombre limité de voies publiques, les réseaux d'infrastructures municipales y sont peu étendus. Certains complexes industriels étaient par ailleurs dotés de leurs propres réseaux d'infrastructures, notamment pour le chauffage des bâtiments.

### Le réseau d'égout et aqueduc

Le secteur est desservi par un réseau d'égout de type unitaire, dans lequel les eaux usées et les eaux de pluie sont mélangées, ce qui entraîne des déversements d'eaux usées dans le canal de Lachine à l'occasion d'épisodes de pluies intenses lorsque le réseau est à saturation. Le réseau a atteint les limites de sa capacité et n'est actuellement pas en mesure de répondre adéquatement aux besoins qui seraient générés par un développement immobilier plus important.

La desserte en eau potable est assurée par des conduites d'aqueduc alimentées à partir de l'usine de filtration de Lachine, située à proximité de la 32<sup>e</sup> Avenue, dont la fin des opérations est prévue. L'usine de production d'eau potable Charles J.-Des Baillets, dans l'arrondissement de LaSalle, prendra le relais et une nouvelle conduite principale d'envergure devra être implantée pour desservir Lachine-Est.

Un projet de bassin de rétention d'une capacité de 45 000 m<sup>2</sup> – le bassin Rockfield - est en cours de réalisation un peu à l'est du secteur. Sa mise en service, de même que les autres mesures de verdissement, d'infrastructures vertes et de conception des rues, contribueront à la réduction des déversements dans le canal.

### Le réseau routier

Les infrastructures routières sont peu nombreuses, les sites industriels étant directement accessibles depuis la rue Victoria ou le boulevard Saint-Joseph. L'aménagement des rues et des trottoirs est généralement minimaliste et ceux-ci sont plutôt en mauvais état. Il répond aux besoins d'une zone industrielle et du camionnage, mais n'offre que peu d'espace et de confort pour la marche et les déplacements à vélo.

### Le réseau de distribution électrique

Le réseau de distribution d'électricité est assuré par un poste de transformation d'Hydro-Québec localisé dans la partie nord-est du secteur. Ce réseau de type aérien est constitué en grande partie de poteaux implantés à même les trottoirs du boulevard Saint-Joseph. Une ligne importante se trouve également le long du corridor ferroviaire du CP. Pour répondre à la hausse de la demande anticipée et offrir un service adéquat, Hydro-Québec prévoit agrandir ses installations tout en demeurant dans le secteur.

La réalisation de l'écoquartier requiert de nouvelles infrastructures ainsi que des améliorations notables aux infrastructures existantes. Elle bénéficie du fait que la reconfiguration de certains de ces réseaux est déjà nécessaire et parfois même à l'étude. La transformation complète du secteur offre l'occasion de repenser l'ensemble de ces infrastructures avec une approche intégrée s'inscrivant dans la démarche de transition écologique.



Vue aérienne du poste d'Hydro-Québec (juin 2021)



Vue aérienne du bassin de rétention Rockfield se connectant au canal de Lachine (juin 2021)

## 2.4

## Un environnement à réhabiliter

Le territoire de Lachine-Est présente, sur le plan environnemental, des potentiels dont on peut tirer parti et des contraintes avec lesquelles il faut composer. L'aspect environnemental s'y présente sous deux formes, d'une part, ses caractéristiques physiques, naturelles et paysagères et, d'autre part, les contraintes et les nuisances qui sont surtout liées à son occupation passée et actuelle.

## Les caractéristiques naturelles et paysagères

De manière générale, la topographie de Lachine-Est est peu accidentée, à l'exception des talus ferroviaires présents le long des limites est et sud. Le boulevard Saint-Joseph suit une crête et accuse une légère pente vers l'est comme vers l'ouest à partir d'un point haut non loin des ponts roulants. De part et d'autre du boulevard, le terrain descend en pente douce vers le canal et vers la rue Victoria, formant ainsi deux grands bassins versants. Un troisième bassin, plus modeste, s'écoule vers l'ouest en direction du lac Saint-Louis.

Si la topographie naturelle a conditionné le tracé du boulevard Saint-Joseph, l'activité industrielle a inversement généré des modifications au profil du terrain. Ainsi, un talus ferroviaire, aménagé pour accueillir les trains du CP qui franchissent le canal, borde l'est du secteur. Un second talus longeant le canal a été aménagé pour assurer la connexion ferroviaire des complexes industriels avec le réseau du CP. Il s'élève en pente douce à partir des terrains occupés par la Cintube pour atteindre plus de sept mètres vis-à-vis du site Allis-Chalmers. Ce talus rend difficile les connexions avec le canal dans toute la partie sud-est du territoire de Lachine-Est.

L'indice de canopée – la couverture assurée par le déploiement du feuillage des arbres – correspond à moins de 10 % de la superficie de Lachine-Est. Il consiste, pour plus d'un tiers, des arbres dans l'emprise de Parcs Canada. Les autres friches boisées d'importance sont concentrées de part et d'autre du prolongement de la 1<sup>re</sup> Avenue, près de l'avenue George V et de la rue William-MacDonald. Le canal de Lachine est sans aucun doute la composante paysagère la plus marquante du secteur puisqu'il borde ce dernier sur toute sa limite sud. Il constitue un milieu sensible, affecté par le débit et par la qualité de l'eau provenant du secteur industriel.

Le secteur comporte quelques friches végétales, dont l'une des plus importantes est située sur le site de Parcs Canada, aux abords du canal de Lachine, et se prolonge un peu sur des propriétés privées en suivant d'anciens tracés ferroviaires. Actuellement, ces friches sont peu accessibles et aucun boisé existant n'est répertorié en tant que boisé d'intérêt, bien que leur intérêt soit certain dans un contexte de rareté écologique.

## Les contraintes et les nuisances

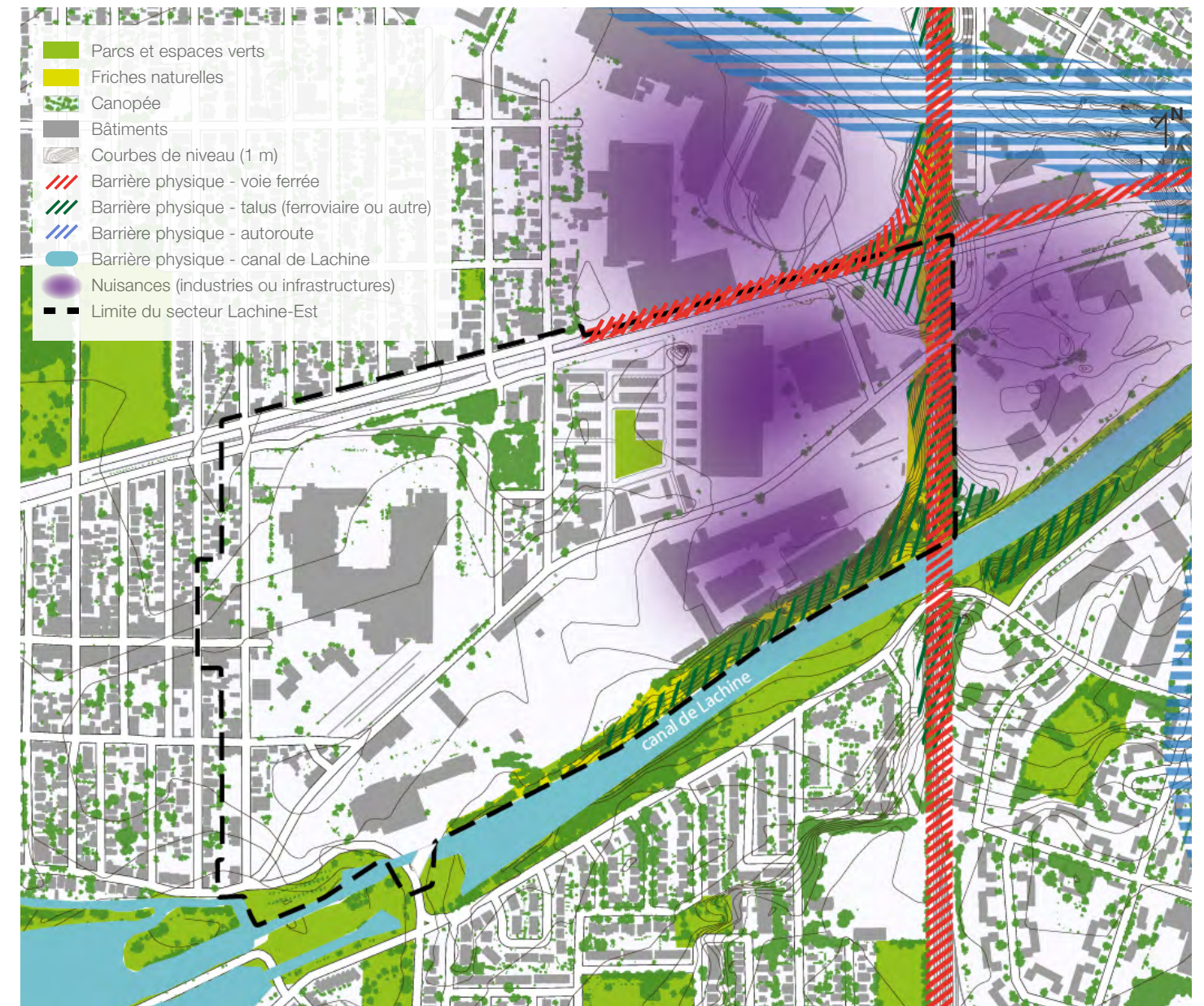
L'occupation plus que centenaire du site par des activités industrielles lourdes a généré une forte présence de sols et de bâtiments contaminés. Leur réhabilitation risque d'engendrer des coûts importants et, pour ce qui est des bâtiments, n'offrir qu'un choix limité de vocations, les seuils de décontamination exigés fluctuant selon l'usage projeté.

Le secteur est exposé à différentes nuisances émanant principalement des activités industrielles, notamment le bruit, la circulation et l'entreposage extérieur. La plupart des industries bénéficient de droits acquis qui s'éteindront progressivement avec la cessation de leurs activités. La transformation de Lachine-Est implique donc une période de transition au cours de laquelle industries, habitations et commerces devront cohabiter.

Enfin, l'extrémité est du secteur est parcourue par une ligne de transport d'énergie qui suit un tracé parallèle à la voie ferroviaire du CP. Les deux infrastructures constituent des contraintes à l'implantation d'usages sensibles.



Vue du talus ferroviaire au nord du canal de Lachine



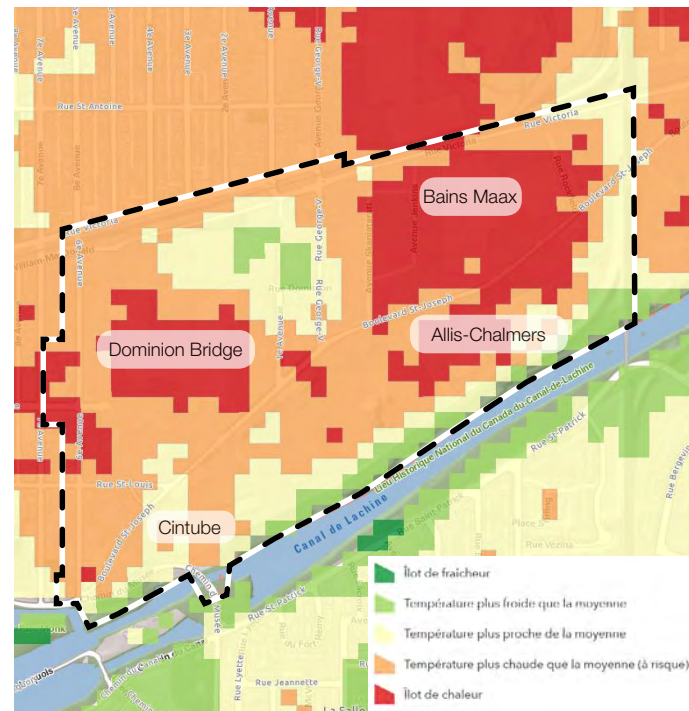
Carte des composantes environnementales, des barrières physiques et des nuisances

# 2.4 Un environnement à réhabiliter

## Les vulnérabilités aux aléas climatiques

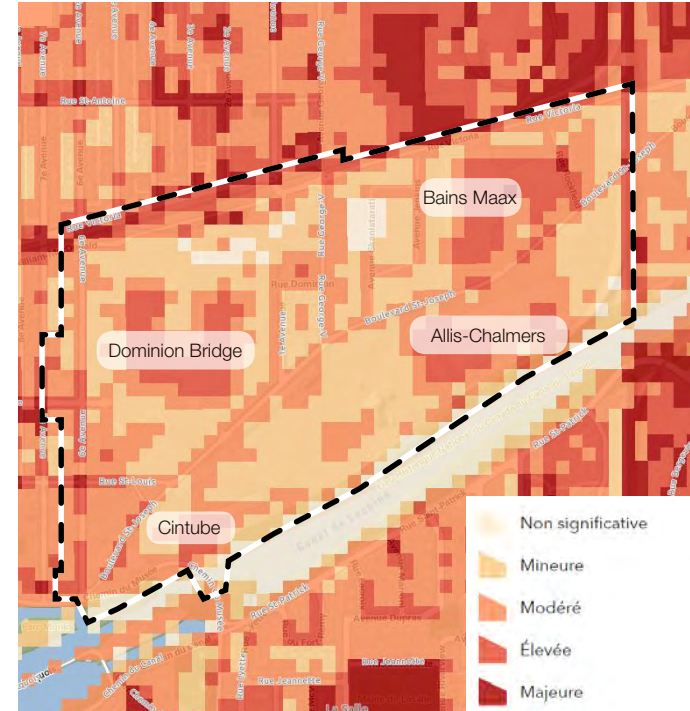
La vulnérabilité correspond à la propension ou la prédisposition à subir des dommages. Cette notion englobe divers concepts et éléments, notamment la sensibilité ou la fragilité et l'incapacité de faire face et de s'adapter (GIEC, 2018). La vulnérabilité des populations et des infrastructures dépend donc de notre préparation aux risques ainsi que de notre capacité de nous adapter et de faire face aux aléas climatiques de plus en plus fréquents sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

Une analyse de vulnérabilité du territoire aux changements climatiques a été effectuée dans le cadre du Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2020-2030. Il s'agissait alors d'évaluer pour chaque secteur de l'agglomération si celui-ci était plus ou moins vulnérable à un aléa climatique. Cette vulnérabilité se calcule en tenant compte des sensibilités physique, sociale, territoriale et environnementale d'un territoire. Pour le territoire de Lachine-Est, les cartes suivantes ont été extraites de cette analyse de vulnérabilité, et le tableau ci-dessous en résume les enjeux. Ces vulnérabilités sont considérées dans les interventions à venir pour l'écoquartier.

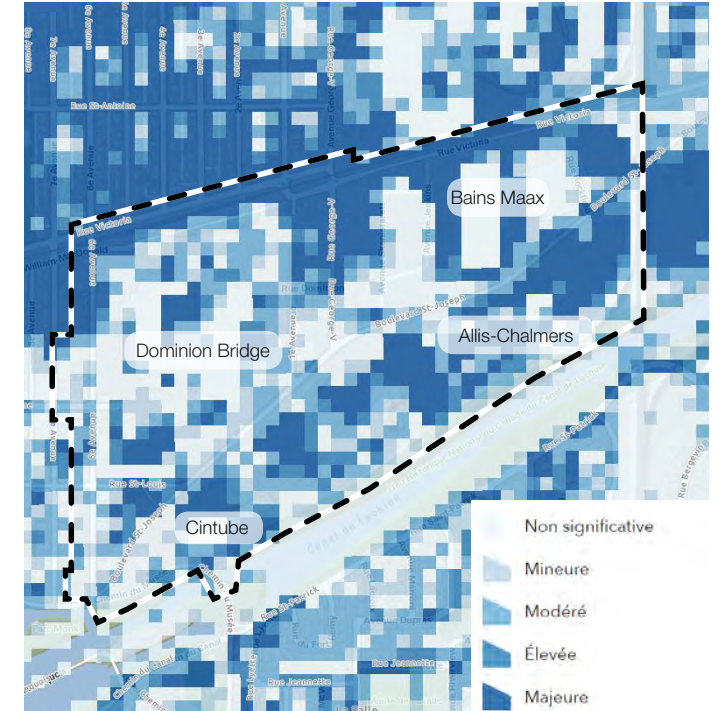


Carte des îlots de chaleur de jour 2022 (données 2019)

Pour consulter les cartes détaillées sur les aléas climatiques de l'agglomération de Montréal, visitez la page web <https://bter.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=157cde446d8942d7b4367e2159942e05>.



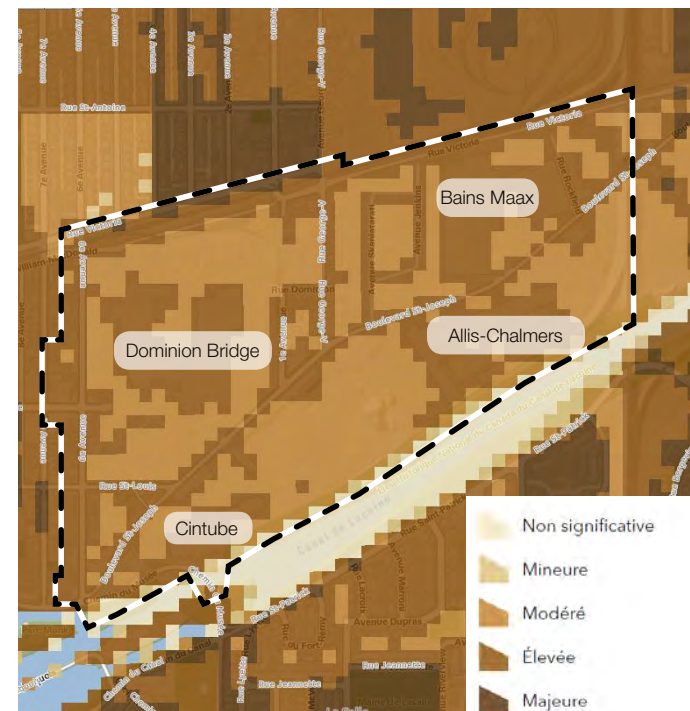
Carte des vulnérabilités aux vagues de chaleur 2022



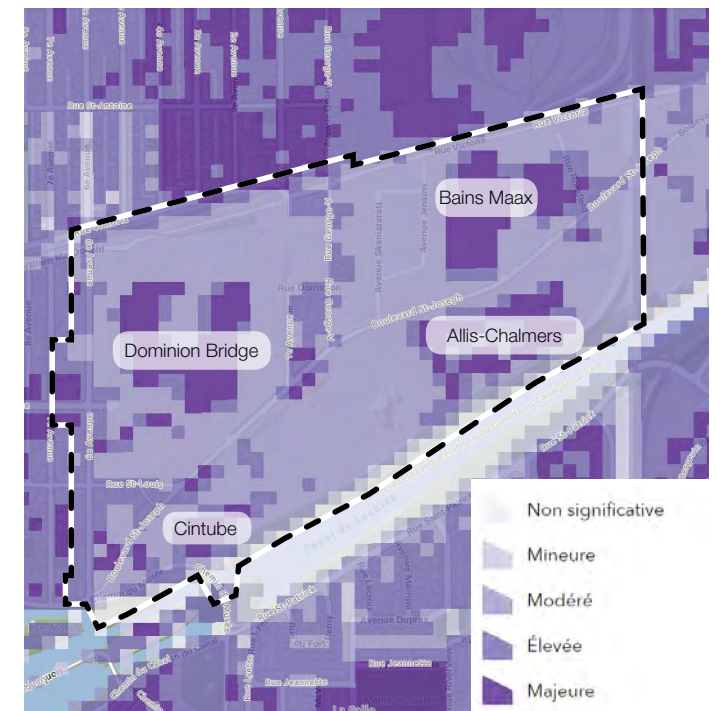
Carte des vulnérabilités aux pluies abondantes 2022

Aléas climatiques*	Résumé de la vulnérabilité dans le secteur
Îlots de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> <li>particulièrement présents dans la portion est du secteur, mais également sur le site de la Dominion Bridge (correspondent à des toitures de grands bâtiments ou à des aires de manœuvre ou de stationnement)</li> <li>températures observées généralement plus chaudes que la moyenne sauf pour les espaces boisés au nord de la Dominion Bridge et les abords du canal de Lachine</li> <li>aucun îlot de fraîcheur</li> </ul>
Vagues de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> <li>vulnérabilité mineure pour une grande partie du territoire qui correspond principalement à des terrains en friche</li> <li>vulnérabilité élevée pour les toitures de certains bâtiments industriels</li> <li>vulnérabilité modérée pour les abords des bâtiments et les rues</li> </ul>
Pluies abondantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>vulnérabilité majeure aux pluies abondantes pour plusieurs terrains situés aux abords de la rue Victoria, notamment près de la rue George-V et de la 6<sup>e</sup> Avenue</li> <li>vulnérabilité majeure aussi pour plusieurs terrains situés entre le boulevard Saint-Joseph et le canal et pour la portion est du secteur</li> </ul>
Tempêtes destructrices	<ul style="list-style-type: none"> <li>vulnérabilité majeure pour les grands bâtiments des complexes industriels</li> <li>vulnérabilité élevée pour les bâtiments anciens de plus petit gabarit</li> </ul>
Sécheresses	<ul style="list-style-type: none"> <li>pas de vulnérabilité majeure</li> <li>vulnérabilité élevée pour pratiquement l'ensemble des bâtiments et le long des rues</li> <li>vulnérabilité modérée pour les espaces en friche</li> </ul>
Crues	<ul style="list-style-type: none"> <li>aucune vulnérabilité aux crues</li> </ul>

Tableau résumant les principales zones de vulnérabilité aux aléas climatiques identifiées sur les cartes de vulnérabilité pour le territoire de Lachine-Est



Carte des vulnérabilités aux sécheresses 2022



Carte des vulnérabilités aux tempêtes destructrices 2022



## 2.5

## Des activités à renouveler

L'évolution récente de Lachine-Est a entraîné la disparition de plusieurs activités industrielles qui y avaient pignon sur rue depuis bon nombre d'années. Le secteur présente tout de même un mélange d'activités industrielles, commerciales et résidentielles.

## La présence résidentielle

La fonction résidentielle se concentre dans deux noyaux anciens, qui comptent environ 70 logements, et un projet domiciliaire en cours sur le site de l'ancienne usine Jenkins, qui a été autorisé avant l'élaboration du PPU.

Un premier noyau, délimité par le boulevard Saint-Joseph, la rue Sainte-Marie et la 6<sup>e</sup> Avenue, regroupe une quinzaine de bâtiments dont la construction remonte, dans certains cas, à la période d'implantation de la Dominion Bridge. On y trouve une maison de chambres occupant le bâtiment de l'ancien hôtel King-George (1912) au nord-est de l'intersection de la 6<sup>e</sup> Avenue et de la rue Notre-Dame, et une autre dans un bâtiment du boulevard Saint-Joseph au croisement de la rue Sainte-Marie.

Le second noyau est situé dans le secteur de la rue George-V et comporte un nombre similaire de bâtiments, dont plusieurs datent des premières décennies du 20<sup>e</sup> siècle. Le projet Jenkins représente pour sa part la construction d'environ 500 logements à l'est de l'avenue George-V, entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Victoria. Il comporte deux immeubles faisant face au boulevard Saint-Joseph, avec des locaux commerciaux au rez-de-chaussée.

## Les commerces et services

Lachine-Est n'offre pas un environnement particulièrement attractif pour les commerces de proximité que l'on retrouve néanmoins sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue. La fonction commerciale y est néanmoins présente, mais s'incarne à travers des activités commerciales plutôt en adéquation, par leur nature, avec son caractère industriel.

Ainsi, plusieurs garages et ateliers de réparation automobile bordent la 6<sup>e</sup> Avenue et sont disséminés à travers les noyaux résidentiels. Un concessionnaire automobile occupait jusqu'à récemment l'entrée sud-ouest du secteur. Plus à l'est, un bâtiment adjacent au poste d'Hydro-Québec loue des locaux commerciaux qui sont occupés, pour l'essentiel, par des activités de type vente d'entrepôt ou centre de liquidation.

## Les industries

L'activité industrielle est toujours présente mais les bâtiments des complexes industriels de la Cité du fer et de l'acier sont, pour la plupart, en quête d'une nouvelle vocation. La Cintube (cintrage de tubes de métal) et DEL Métal (produits de carbone, d'aluminium et d'acier inoxydable), établies dans le bâtiment de l'ancien complexe Allis-Chalmers, sont à peu près les seules entreprises encore actives dans ce créneau mais sont toutes deux en situation de droits acquis. L'usine des Bains MAAX et le poste d'Hydro-Québec, dans la partie nord-est de Lachine-Est, occupent la seule zone où l'activité industrielle est toujours autorisée de plein droit.

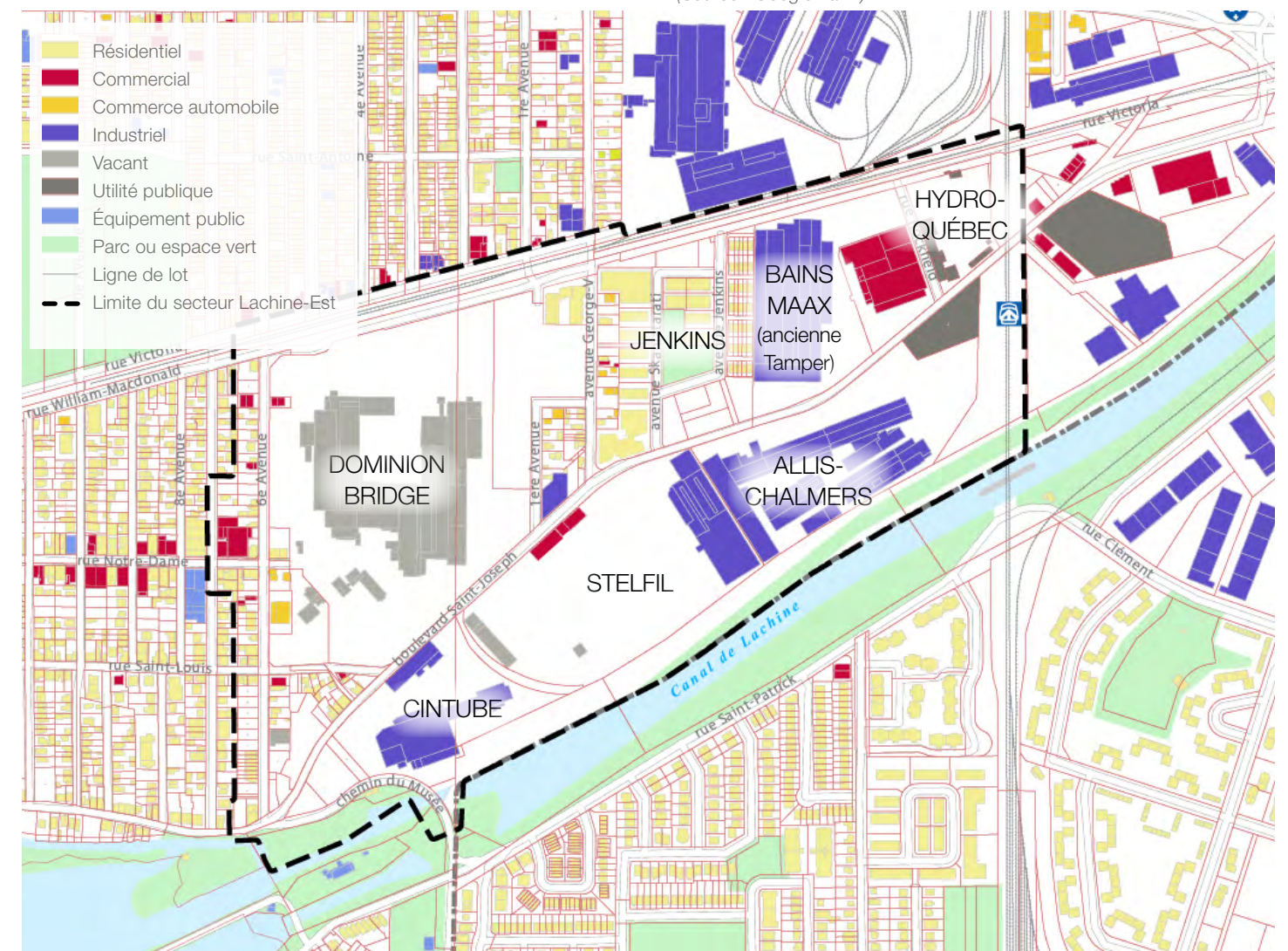
Le maintien de certaines activités industrielles soulève l'enjeu, déjà évoqué, de la cohabitation avec le milieu de vie émergent, mais également celui de l'occupation des bâtiments patrimoniaux et, plus largement, de la place et de la nature des activités économiques dans l'écoquartier. Il y aura plusieurs défis à relever compte tenu de l'ampleur des espaces à occuper et des transformations à apporter aux bâtiments, notamment leur mise aux normes, pour leur permettre d'accueillir de nouvelles activités.

## La Jenkins

Le site de l'ancienne usine Jenkins a fait l'objet d'une planification avant la préparation du PPU. Ce projet est complété à presque 95 %. Il comportera quelque 535 logements et un parc d'environ 0,55 ha. Bien que ces données soient intégrées aux calculs statistiques pour Lachine-Est, aucune intervention nouvelle n'est proposée dans le cadre du PPU.



Cohabitation entre les activités résidentielles et industrielles dans la Jenkins (Source : Google Earth)



Carte de l'utilisation actuelle des bâtiments sur les terrains du secteur

## 2.6

# Une mobilité à déployer

La mobilité a été au cœur du développement historique de Lachine-Est, surtout en ce qui concerne le transport des marchandises, qui fut particulièrement efficace durant une bonne partie du 20<sup>e</sup> siècle.

### Le réseau routier

Lachine-Est bénéficie d'une localisation relativement avantageuse en ce qui concerne la mobilité à l'échelle métropolitaine. En effet, elle se trouve à proximité de l'autoroute 40, qui donne accès au centre-ville, à l'ouest de l'île et, via l'autoroute 13, au nord, tout près de la route 138 qui permet d'accéder à la Rive-Sud en empruntant le pont Honoré-Mercier. Cet avantage est cependant nettement atténué par la hausse du nombre de véhicules en circulation et de la congestion routière, tant sur le réseau supérieur que sur les axes permettant d'y accéder. Cette situation est perceptible sur les axes qui ceinturent Lachine-Est, notamment la rue Victoria, le chemin du Musée et la 6<sup>e</sup> Avenue, durant les heures de pointe. Les principales mesures permettant d'améliorer la situation, du point de vue autoroutier, relèvent du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui prévoit, notamment, la réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre.

À l'échelle du secteur, il n'existe actuellement aucune rue au sud du boulevard Saint-Joseph. Quelques rares rues définissent deux petites zones résidentielles, dans le voisinage de la 6<sup>e</sup> Avenue et dans celui de l'avenue George-V. Dans l'ensemble, les parcours de mobilité internes sont donc entièrement à définir. En fait, le principal élément structurant en matière de mobilité est le tracé des antennes ferroviaires unissant les différentes parties des complexes industriels.

### Le transport collectif

Le centre-ville est accessible en un peu moins de 20 minutes à partir de la gare du Canal, sur la ligne exo 4 (train de banlieue) reliant Candiac à la gare Lucien-L'Allier. La ligne offre sept passages quotidiens dans chaque direction, mais elle n'est pas en service les fins de semaine ni les jours fériés. Elle fait partie des

mesures d'atténuation mises en place à l'occasion du réaménagement de l'échangeur Turcot et a un statut de gare temporaire. Conséquemment, son aménagement est restreint mais ses quais ont néanmoins été conçus comme ceux d'une gare permanente.

Le secteur bénéficie d'un bon service offert par le réseau de bus de la Société de transport de Montréal (STM). Il est desservi par quatre lignes locales, trois lignes express et une ligne de nuit. Le volume de bus est élevé sur une partie de l'axe Victoria et Saint-Joseph, mais les vitesses de circulation sont faibles en raison de la congestion, et les temps de parcours jusqu'au métro (stations Angrignon, Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri et Vendôme) sont relativement longs. Une refonte du réseau est en cours de planification par la STM et devrait permettre d'améliorer la desserte et la fréquence à court terme.

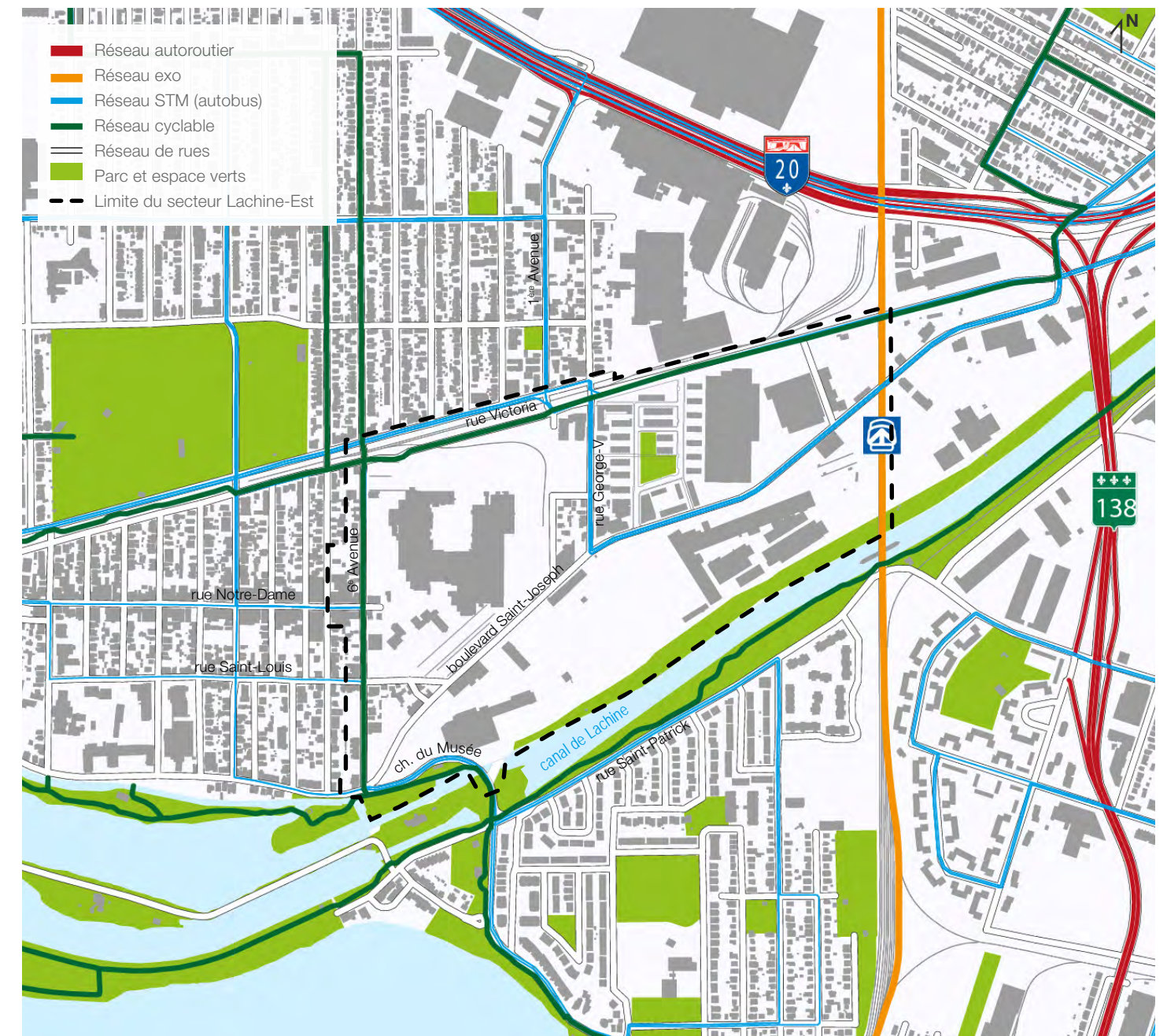
### Le réseau cyclable

Des voies cyclables longent les limites du secteur sur la 6<sup>e</sup> Avenue et la rue Victoria. En direction ouest, la piste de la rue Victoria rejoint celle du boulevard Saint-Joseph à proximité de la 32<sup>e</sup> Avenue. En direction est, elle franchit l'échangeur Saint-Pierre dans des conditions peu idéales et rejoint la piste qui longe le côté sud du canal à l'est de l'avenue Dollard ou encore la piste du boulevard de Maisonneuve. Aucune voie ou piste cyclable ne parcourt le cœur du secteur ni ne rejoint la gare du Canal.

Le segment du parc du canal de Lachine compris entre le pont Gauron et la 6<sup>e</sup> Avenue, incluant la portion de Parcs Canada dans Lachine-Est, est, avec celui des abords du marché Atwater, le seul endroit où le lien nord de la piste du canal de Lachine est discontinu.

### Liens inter quartiers

Lachine-Est comporte peu de liens avec les quartiers avoisinants. Certaines contraintes limitent les possibilités d'aménager de nouveaux liens routiers ou de réaménager des liens existants (canal, viaduc ferroviaire, voies de chemin de fer, talus). La séparation est particulièrement marquée avec le secteur Saint-Pierre situé dans le quadrant opposé de l'échangeur du même nom.



Carte des principaux axes de mobilité existants

## 2.6 Une mobilité à déployer

Différents projets de mobilité sont en cours de planification dans le secteur.

### Projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville

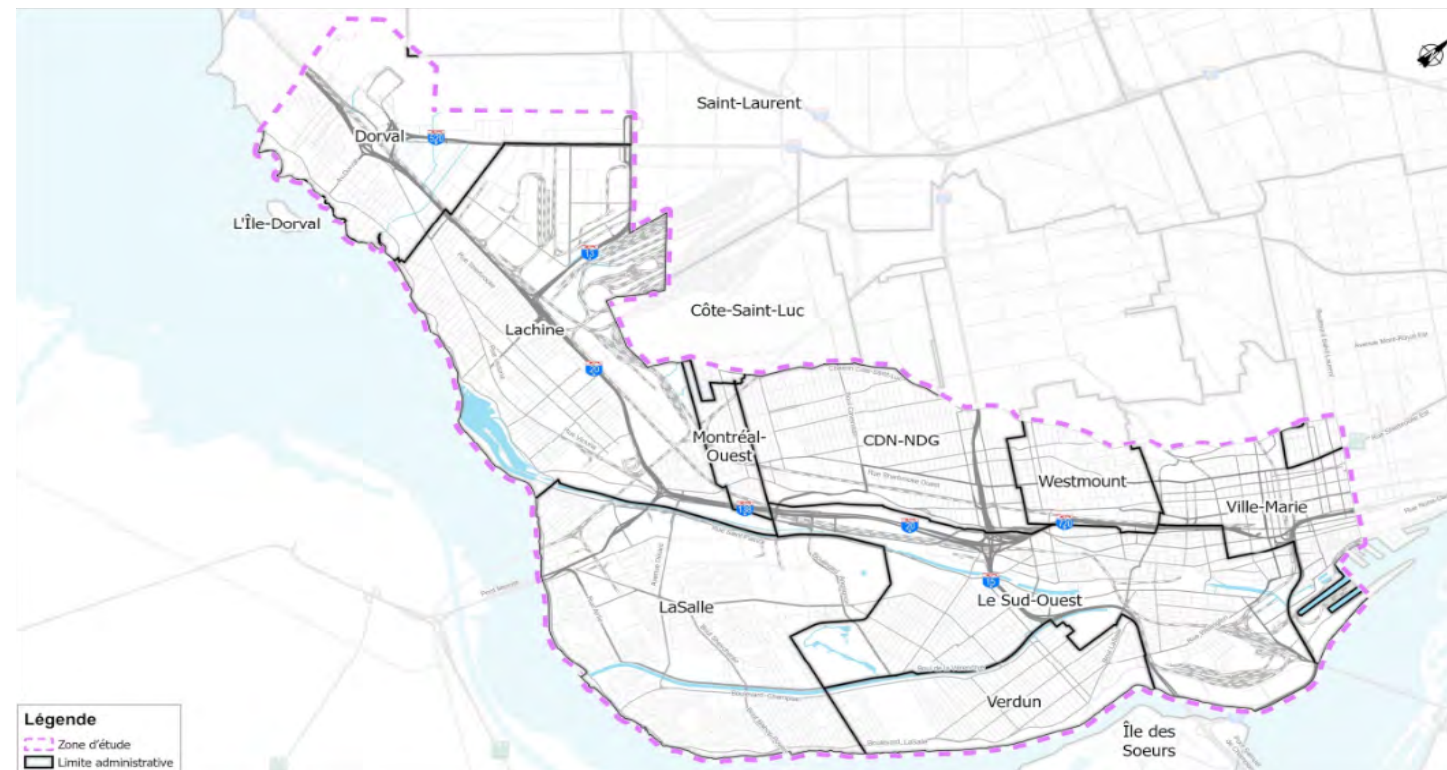
Le gouvernement du Québec a octroyé 20 M\$ à l'ARTM pour compléter un dossier d'opportunité (DO) visant l'implantation d'un projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest de Montréal et le relier au centre-ville. Le bureau d'étude, mis en place par l'ARTM et au sein duquel la Ville siège, considère présentement tous les modes de transport collectif afin de proposer la solution répondant le mieux aux besoins des usagers. Le tramway en site propre est un mode à explorer, compte tenu de sa capacité de contribuer au redéveloppement urbain des quartiers desservis, dont l'écoquartier Lachine-Est. Ce projet est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2022-2032, pour un montant de 800 M\$ convenu entre la Ville et le gouvernement du Québec.



Possibilités de projet structurant de transport collectif pour Lachine-Est



Photo de la rue Victoria, qui offre un bon potentiel pour l'implantation d'un projet structurant de transport collectif (juin 2021)



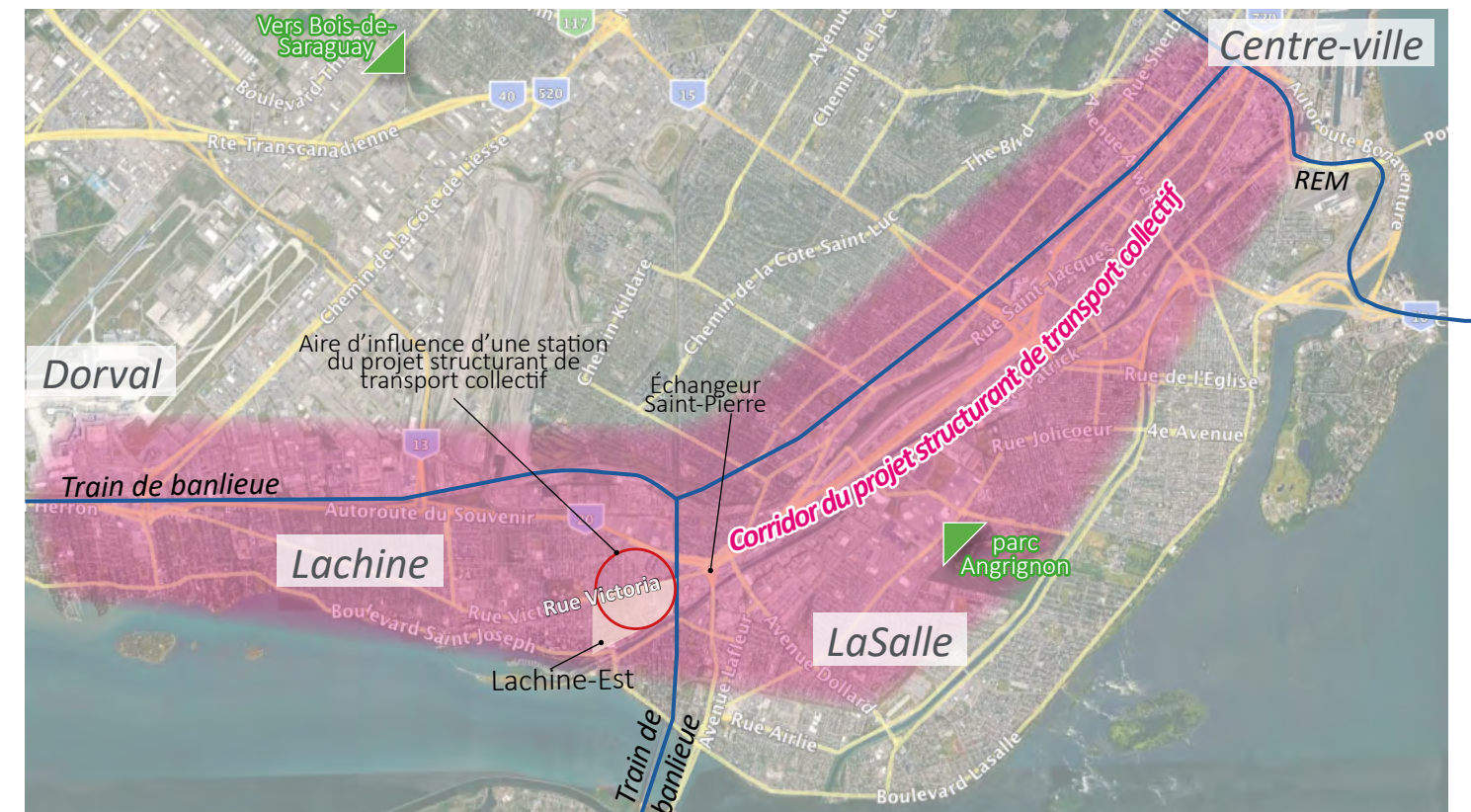
Territoire du Grand Sud-Ouest comprenant en totalité ou partiellement 6 arrondissements et 3 villes liées

### La réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre

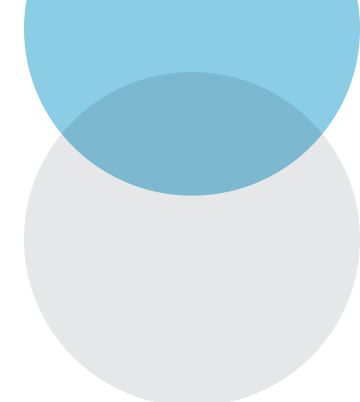
Le MTQ étudie diverses options pour la réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, qui arrivera bientôt à la fin de sa durée de vie utile. Le projet est inscrit au PQI et suit les étapes de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Le réaménagement éventuel de l'échangeur aurait des impacts importants pour les secteurs du voisinage. Il permettrait notamment d'améliorer et de rendre plus sécuritaires les liens entre le secteur Saint-Pierre et le reste de l'arrondissement de Lachine, de réduire, en offrant des accès plus directs et en améliorant l'arrimage avec le réseau local, la circulation de transit (automobiles et camions), de diminuer la congestion routière et de soutenir la mobilité durable.

### Le corridor vert Saraguay-Angrignon

Le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal œuvre à la création d'un réseau de corridors verts. Ces corridors visent à relier des parcs, des milieux de vie et des espaces publics en contribuant à la mobilité récréative, à la biodiversité, aux contacts avec la nature et aux interactions sociales. Ils jouent un rôle complémentaire à celui des infrastructures de transport actif et collectif. Dans le cadre de Montréal 2030, le Plan nature et sports identifie cinq corridors prioritaires pour la réalisation de ce réseau, dont celui reliant le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon en passant par Lachine-Est ou à proximité.



Positionnement de Lachine-Est dans la perspective des trois projets de mobilité



# 3

## **La vision d'aménagement**

*L'humain et la nature au cœur de la conception*



*Vue aérienne de la Dominion Bridge (juin 2021)*

Cette section présente, dans un premier temps, la vision et les orientations d'aménagement ainsi que les grands principes et mécanismes pour leur mise en œuvre qui sont développés dans les sections subséquentes.

Dans un deuxième temps, elle illustre de quelle manière cette vision et ces orientations peuvent se traduire concrètement, à travers la présentation d'un plan d'ensemble composé de diverses thématiques. Ce plan tient compte des divers paramètres réglementaires qui sont présentés à la section 5.

Le plan d'ensemble, pièce maîtresse du PPU qui incarne la vision partagée avec la communauté, a été élaboré à partir des ateliers de concertation avec plusieurs parties prenantes mobilisées, notamment au sein de l'Atelier Lachine-Est, durant plusieurs mois. Évolutif, ce plan constitue une représentation de la vision et n'est pas une image définitive de l'écoquartier; il exprime à sa façon à quoi pourrait ressembler la transformation du secteur à terme.

## 3.1 L'énoncé de vision d'aménagement

*L'ancienne Cité du fer et de l'acier est devenue un écoquartier inspirant, résilient et inclusif qui s'inscrit dans la transition écologique et sociale. Il constitue un milieu de vie, d'emploi et d'activité attrayant, vert, sain et complet, où l'innovation et l'expérimentation sont valorisées et dont l'aménagement et le développement rendent l'histoire et le riche héritage industriel manifestes. Bien intégré aux quartiers avoisinants et au reste de la ville, l'écoquartier témoigne également de la mobilisation et de l'engagement de la communauté lachinoise qui le fréquente et qui se l'est approprié.*



*Illustration de la vue aérienne montrant la forme que pourrait potentiellement prendre l'écoquartier (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)*



## 3.2

# Les orientations d'aménagement

Voici les grandes orientations guidant la mise en œuvre de l'écoquartier Lachine-Est :

1

Préserver l'esprit du lieu

2

Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient

3

Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif

4

Assurer la présence significative de lieux d'emploi

5

Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone

### Préserver l'esprit du lieu

Lachine-Est porte toujours les traces des efforts humains et techniques consentis, d'abord pour franchir les rapides, puis pour en faire un haut lieu de l'histoire industrielle de Montréal et du Canada. Ses complexes industriels sont un précieux témoignage d'ingéniosité, d'innovation et de savoir-faire. L'avant-gardisme de ses industries s'est manifesté dans leurs réalisations, mais aussi dans la manière dont elles ont su organiser et faire évoluer leur environnement, même social, pour assurer l'efficience de leur production.

Le PPU fait de la préservation de l'esprit du lieu l'assise de l'édification de l'écoquartier. L'esprit du lieu passe d'abord par la reconnaissance, par la préservation et par la mise en valeur des grandes composantes patrimoniales bâties industrielles, archéologiques et paysagères qui lui confèrent son caractère unique. Il passe également par un développement qui permettra de comprendre le fonctionnement et l'organisation de l'ancienne Cité du fer et de l'acier. Enfin, l'esprit du lieu témoigne de la présence autochtone sur le site, avant comme pendant l'ère industrielle (travailleurs de l'acier).

L'approche préconisée par le PPU à l'égard des bâtiments et des infrastructures des complexes industriels se veut souple, adaptative et efficiente. Tout en privilégiant, elle ne fait pas de leur conservation intégrale un absolu. Elle mise sur la préservation ou sur l'intégration dans les projets d'éléments permettant d'apprécier leurs caractéristiques particulières, leur implantation, leur échelle, et surtout de faciliter la lecture des lieux et de leur dynamique pour quiconque fréquente l'écoquartier.

Le PPU propose également des mécanismes pour assurer une insertion des projets sensible au contexte et s'harmonisant avec les caractéristiques du cadre bâti et avec la nature des usages existants afin d'éviter des ruptures d'échelle trop brutales, notamment dans le voisinage des noyaux résidentiels de Lachine-Est et de la 6<sup>e</sup> Avenue. Il établit également des balises pour assurer la cohérence d'ensemble des « aires d'ambiance » qui composent le secteur.

Enfin, le PPU relève également certains aspects du patrimoine immatériel à considérer dans les choix qui s'offriront pour l'avenir du secteur.

### La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- la création d'un réseau d'espaces publics intégrant de grands marqueurs historiques (voir page 45) à travers des aménagements qui les mettent en valeur, les connectent entre eux et en facilitent l'interprétation;
- l'affirmation de la primauté d'une vocation économique pour les bâtiments des complexes industriels, sans exclure complètement la recevabilité de projets résidentiels;
- le balisage et la clarification du processus et des conditions auxquels les projets concernant les bâtiments et les sites des complexes industriels doivent se soumettre;
- l'identification de balises spécifiques par aire d'ambiance;
- une approche par critères qualitatifs (PIIA) qui tient compte, notamment, du contexte d'insertion, du patrimoine et de la contribution à la compréhension des complexes industriels et de leur dynamique dans l'élaboration et l'évaluation des projets;
- une modulation conséquente des paramètres de hauteur, de densité et d'affectation du sol.



## 3.2

# Les orientations d'aménagement

### Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient

Le long passé industriel de Lachine-Est a eu des conséquences sur l'environnement, autant dans le sens d'environnement naturel, avec la contamination des sols, que dans celui d'environnement bâti, si l'on considère par exemple l'état général du domaine public. Malgré ce passif, Lachine-Est possède un fort potentiel et plusieurs atouts, dont sa proximité de l'eau et la présence de friches végétales, sur lesquels l'écoquartier peut s'appuyer.

En matière de parcs et d'espaces verts, le PPU privilégie une approche qui considère la taille de la population à satisfaire plutôt que celle des terrains à développer. Il assure par ailleurs la participation du domaine privé au verdissement. Les espaces végétalisés et la canopée occupent ainsi une place importante dans l'écoquartier.

Les parcs sont connectés à un réseau vert et bleu, intégrant des friches boisées qui relient d'autres composantes paysagères, notamment les abords du canal de Lachine, ainsi que des corridors de biodiversité. Ce réseau parcourt l'écoquartier en reprenant par endroits le tracé d'infrastructures ayant marqué son évolution, dont celui du canal des Sulpiciens. Il recompose plusieurs connexions entre les complexes industriels dont il vient mettre en valeur certains éléments.

Au-delà de leurs aspects esthétiques et récréatifs, les parcs et le réseau vert et bleu sont considérés comme des infrastructures qui rendent de nombreux services. Ils constituent des corridors de mobilité douce, où la canopée protège des chaleurs intenses, et jouent, en complément avec un nouveau réseau souterrain, un rôle de premier plan dans la gestion des eaux pluviales. Leur conception tient compte des vulnérabilités du territoire et des impacts des changements climatiques.

Plusieurs composantes de l'écoquartier seront précisées dans le cadre d'un processus continu qui laisse une grande place à l'exploration de solutions innovantes. Sa mise en œuvre pourra être adaptée au fil de sa progression pour intégrer des techniques et des technologies permettant d'améliorer la gestion des ressources de l'écoquartier, de réduire son empreinte carbone et d'accroître sa résilience.

### La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'acquisition de terrains pour assurer une présence adéquate d'espaces verts;
- la création d'un réseau vert et bleu;
- l'implantation d'un réseau de gestion des eaux pluviales composé d'infrastructures souterraines, d'infrastructures vertes et d'espaces publics résilients;
- une conception des parcs permettant la rétention des eaux des pluies de récurrence 100 ans;
- des dispositions réglementaires pour assurer un verdissement important des propriétés privées et leur contribution à la gestion de l'eau;
- une diversification des plantations afin d'accroître leur résilience face à diverses conditions climatiques et leur résistance aux éventuelles invasions de parasites;
- l'exploration d'innovations techniques et technologiques pour, notamment, réduire l'empreinte carbone.

### Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif

L'écoquartier constitue un milieu de vie qui offre une diversité de services, de commerces, d'emplois et d'équipements facilement accessibles à pied. Il joue un rôle complémentaire avec les milieux avoisinants, dont l'apport est nécessaire à son activité économique ainsi qu'à son animation, et au dynamisme desquels, en retour, il contribue.

Le PPU prévoit ainsi l'implantation d'équipements collectifs et communautaires, à la fois pour accueillir les futurs ménages de l'écoquartier et pour combler certains besoins de la population des milieux de vie existants. Dans un même ordre d'idées, il opte pour des commerces de proximité renforçant le dynamisme actuel de la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue.

Le PPU consacre des espaces considérables à l'emploi, lesquels englobent plusieurs bâtiments des complexes industriels, qu'ils soient vacants ou en activité. Il fait ainsi le pari de leur trouver de nouvelles vocations économiques en travaillant de concert avec les propriétaires et autres parties prenantes concernées.

Le caractère inclusif de l'écoquartier se manifeste dans la diversité des ménages qu'il accueille, mais aussi à travers la conception de l'espace public. L'organisation, l'ampleur et l'emplacement des parcs et des places publiques, à proximité d'un équipement collectif ou d'activités d'emploi, facilitent leur appropriation par l'ensemble de la communauté. La trame de mobilité crée également des liens attrayants vers les abords du canal, dont le caractère public est affirmé et auxquels l'écoquartier donne accès pour tout l'arrondissement.

### La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'implantation d'un pôle civique pour servir l'écoquartier et les quartiers avoisinants par le choix d'un emplacement central, accessible en transport en commun et au cœur de la trame des déplacements actifs;
- une densité et une compacité permettant d'assurer la viabilité des commerces de proximité et du réseau de transport collectif tout en favorisant la création d'un environnement animé, convivial et sécuritaire;
- le développement d'une offre adéquate en commerces et en services de proximité complétant celle qui existe à proximité de l'écoquartier;
- une diversité de formes bâties et de typologies résidentielles, réparties en tenant compte des caractéristiques du milieu d'insertion, notamment des noyaux résidentiels existants;
- l'intégration de logements sociaux, abordables et familiaux;
- la conception d'un environnement urbain accueillant, inclusif et sécuritaire par des aménagements publics alliant animation, confort et accessibilité universelle;
- la création de liens attrayants avec les quartiers avoisinants et d'une trame verte et bleue donnant notamment accès au canal et au pôle civique à partir de ceux-ci.

## 3.2

## Les orientations d'aménagement

## Assurer une présence significative de lieux d'emploi

Le dynamisme de l'écoquartier repose sur un certain équilibre entre l'habitat, les équipements collectifs, les commerces et les services de proximité et, surtout, les lieux d'emploi. La présence de ces derniers est essentielle au maintien de l'écoquartier en tant qu'espace productif, en plus de contribuer à élargir sa fréquentation et à faciliter son appropriation. Cette présence permet aussi de faire de l'écoquartier une destination et, ainsi, d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport collectif qui le desservent.

La conservation d'une vocation économique pour les bâtiments d'intérêt patrimonial est également au cœur de cette orientation. Ces bâtiments, surdimensionnés et contaminés, sont difficilement convertibles en habitations et leur inoccupation prolongée les exposerait à la dégradation. Par ailleurs, les exigences en matière de décontamination et de mise aux normes sont réduites dans le cas d'une occupation par des commerces ou par des industries légères, ce qui facilite également la préservation de l'intégrité de leurs structures.

Plusieurs bâtiments hébergent toujours des activités, dont des industries en situation de droits acquis. Le PPU consacre la vocation de ceux qui sont situés dans le voisinage des voies du CP tout en favorisant le remplacement, à long terme, des activités lourdes au profit d'usages plus compatibles avec un milieu présentant une diversité de fonctions. Il privilégie également une vocation économique pour les bâtiments des complexes industriels de la partie ouest de l'écoquartier.

Pour appuyer l'activité économique, la Ville s'engage tout d'abord dans une démarche visant l'implantation d'usages transitoires compatibles avec l'état actuel des bâtiments. À moyen terme, elle définira un positionnement économique qui identifiera des créneaux adaptés à la situation et au parc bâti de l'écoquartier ainsi que des mécanismes pour soutenir leur implantation.

### La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'occupation commerciale des rez-de-chaussée le long du prolongement de la rue Notre-Dame;
- la consécration de la vocation économique du voisinage des voies du CP;
- la priorité aux usages d'emploi pour les bâtiments des complexes industriels;
- la définition, à court terme, d'usages transitoires pour assurer une occupation des bâtiments industriels vacants;
- l'identification, à moyen terme, de créneaux d'activités économiques pour l'écoquartier et de mécanismes de soutien à leur implantation;
- l'étude des possibilités d'intégration d'entreprises d'économie sociale en collaboration avec les parties prenantes concernées.

## Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone

La mobilité a joué un rôle prépondérant dans l'histoire du secteur, qui est situé au confluent de voies de terre, d'eau et de fer qui le reliaient à Ville-Marie (Montréal) et au reste du continent. Ses complexes industriels formaient un écosystème organisé autour d'un réseau de transport d'une grande efficacité mais conçu pour répondre aux besoins de la production. Les traces de ces infrastructures constituent aujourd'hui un canevas pour l'élaboration de réseaux répondant aux aspirations de la collectivité en matière de déplacement des personnes.

Le PPU assure l'intégration d'une diversité d'options en matière de mobilité tout en favorisant un partage de la rue qui priorise les plus vulnérables. Il optimise aussi les espaces consacrés à la mobilité, notamment en limitant les superficies dédiées aux véhicules, et veut contribuer à réduire la part des énergies fossiles nécessaires à des déplacements efficaces.

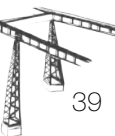
À l'échelle de l'écoquartier, le PPU établit un réseau de mobilité complet, hiérarchisé et mettant l'accent sur les mobilités douces à travers un réseau piéton et cyclable généreux et vert, offrant des conditions de déplacement confortables, agréables et sécuritaires ainsi que des parcours directs vers les principaux points d'intérêt et les équipements communautaires. Ce réseau assure la connexion de l'écoquartier aux quartiers avoisinants ainsi qu'au reste de la ville.

En matière de transport collectif, le PPU valorise la gare du Canal, en facilitant son accès par un réseau actif attrayant, parallèlement à la poursuite des échanges avec l'organisme public de transport en commun métropolitain de la région de Montréal (exo) en vue de pérenniser son implantation et de parfaire son aménagement. Le PPU préconise également l'intégration, dans l'axe de la rue Victoria, d'un mode de transport structurant reliant l'écoquartier et l'ensemble de l'arrondissement de Lachine au centre-ville.

Le PPU comporte peu de voies publiques exclusivement dédiées à la circulation automobile et propose des largeurs de chaussée généralement réduites. Il table sur une meilleure connectivité entre le réseau municipal et le réseau autoroutier, à la faveur du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, pour réduire la circulation de transit dans les quartiers. Il met également en place des mécanismes pour rationaliser les surfaces consacrées aux automobiles, principalement en matière de stationnement.

### La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- un réseau de mobilité structuré par un réseau vert et bleu principalement dédié aux modes actifs et combiné à un réseau piéton;
- une trame de voies publiques locales sur lesquelles la circulation est apaisée;
- un accès à la gare simplifié et attrayant;
- une amélioration de la desserte et de la fréquence du réseau de transport collectif à court, moyen et long termes;
- une approche et des exigences novatrices en matière de stationnement.





# 3.3

## Le plan d'ensemble concerté

### L'approche conceptuelle

↔ Création de **deux axes majeurs de déplacement actif** : l'un nord-sud pour lier la rue Victoria au canal, l'autre est-ouest en mémoire de l'ancien **canal des Sulpiciens**

↔ **Axe structurant de transport collectif** pour desservir notamment l'écoquartier

↔ **Liens physiques et visuels forts** avec les quartiers limitrophes favorisant la perméabilité et l'intégration de l'écoquartier dans la trame urbaine existante

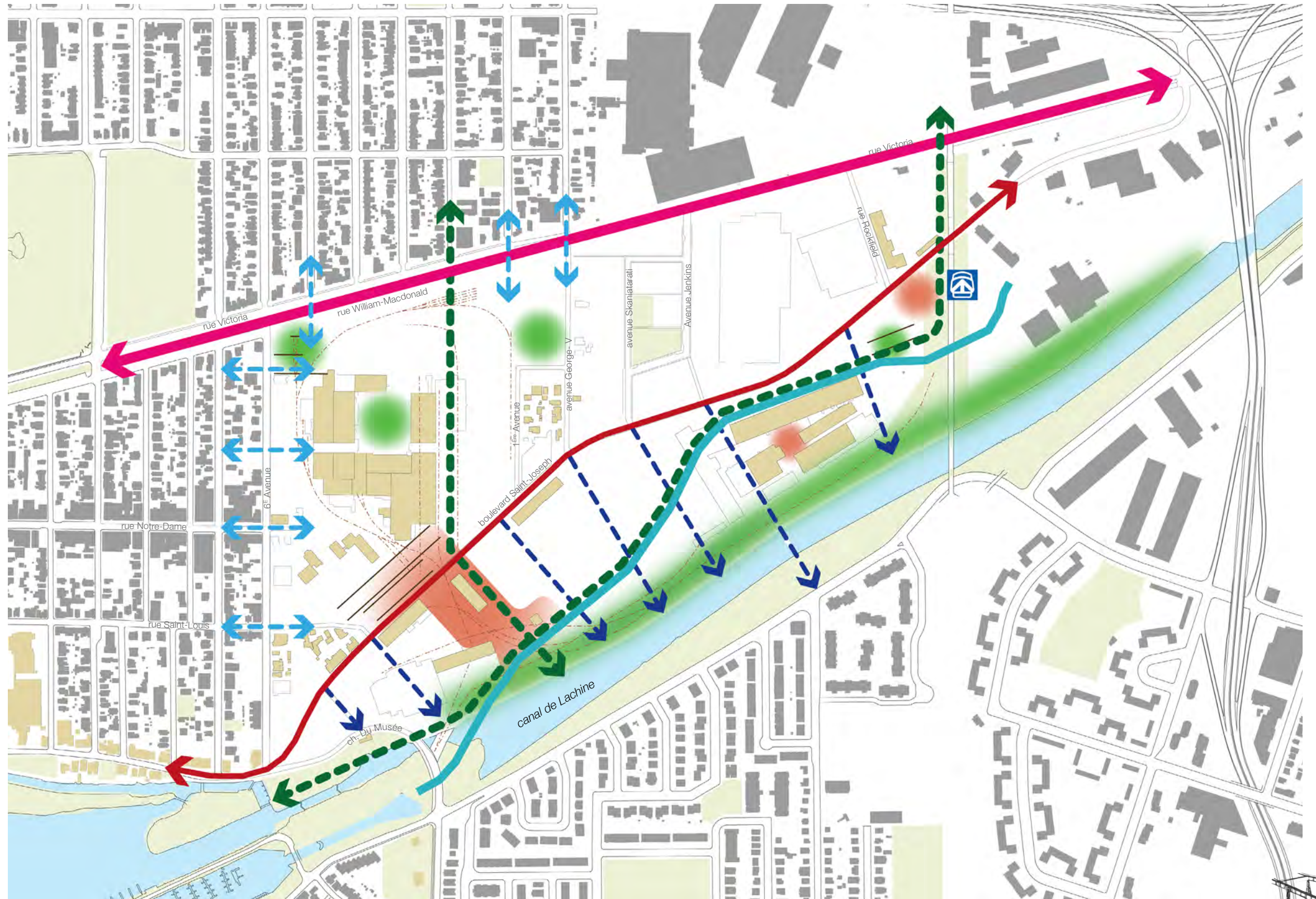
↔ Mise en valeur du caractère unique du **parcours fondateur du boulevard Saint-Joseph** (Upper Lachine Road) : sinuosité, encadrement bâti resserré, gabarit bâti de petit à moyen, séquences paysagères marquées, etc.

↔ Multiplication de **liens visuels et physiques sur le canal de Lachine** depuis le boulevard Saint-Joseph

--- Préservation maximale et mise en valeur du **patrimoine bâti et archéologique**

● Aménagement d'**espaces publics** étant accessibles à distance de marche et permettant la mise en valeur du patrimoine et du paysage

● **Accessibilité publique au bord du canal** de Lachine



Plan schématique de l'approche conceptuelle

## 3.3

# Le plan d'ensemble concerté

Le plan d'ensemble illustre la manière dont l'écoquartier peut concrètement prendre forme en assurant l'intégration de la vision, des orientations et de l'approche conceptuelle décrites précédemment. Illustré ci-contre dans sa globalité, le plan d'ensemble est par la suite détaillé sous forme de fiches thématiques qui mettent en relief la relation entre ses différentes composantes, soit :

- le patrimoine;
- la trame verte et bleue;
- la gestion de l'eau;
- la mobilité;
- la mixité d'activités;
- la forme urbaine.

Chaque fiche des pages suivantes précise les objectifs d'intervention et les moyens retenus pour assurer leur mise en œuvre.

### L'écoquartier en quelques chiffres

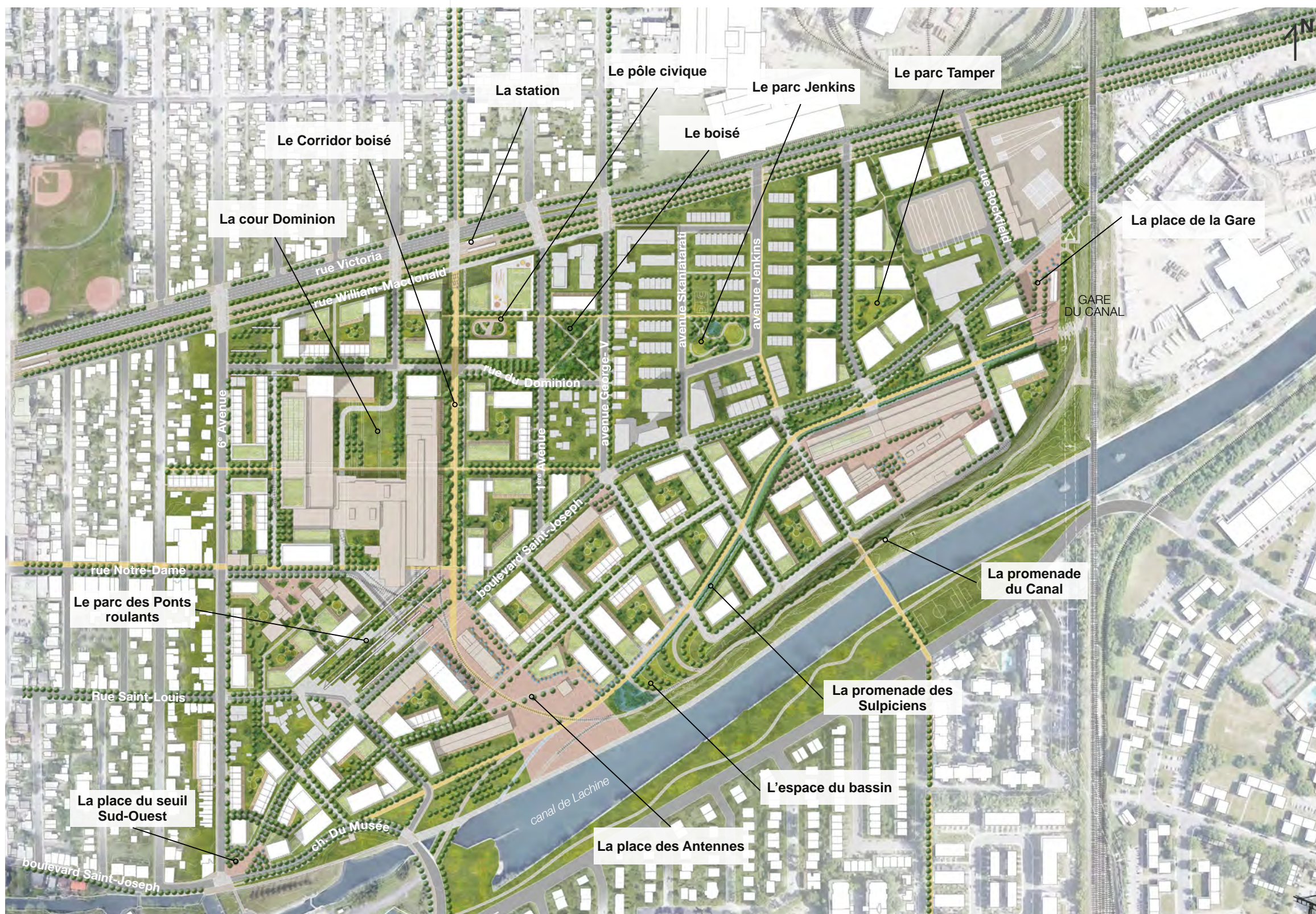
- environ 7 800 logements
- au moins 22 % du secteur en espaces publics et en parcs
- environ 223 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques
- au moins 24 000 m<sup>2</sup> d'activités institutionnelles dont une école primaire et un centre sportif et communautaire

### À noter

Le plan d'ensemble est une hypothèse présentée à titre indicatif et non une représentation de la forme définitive de l'écoquartier. Il constitue une référence pour orienter les interventions sans avoir pour effet d'exclure d'autres propositions qui pourraient, dans une certaine mesure, différer tout en respectant l'esprit et la vision du PPU.

Ainsi, ce plan d'ensemble de même que les autres plans de la présente section n'ont pas de portée légale. Également, les noms des espaces publics indiqués sont provisoires et présentés à titre indicatif seulement. La toponymie officielle sera fixée par le comité consultatif en reconnaissance à la Ville de Montréal.

UN POTENTIEL DE 7 800 LOGEMENTS ET DE 223 000 m<sup>2</sup> D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

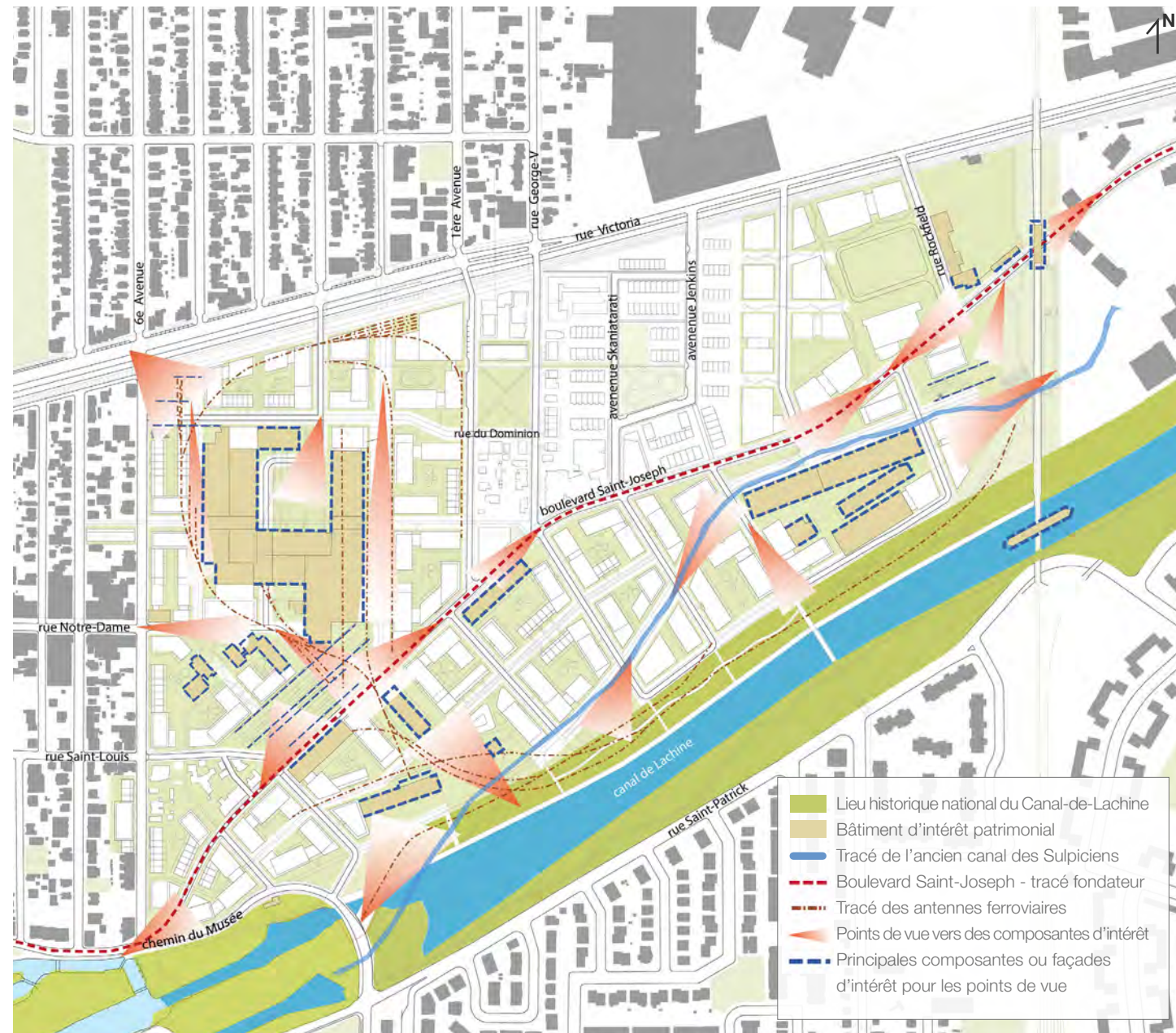


Plan d'ensemble concerté : une hypothèse de développement pour le secteur (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 3.3.1

# La mise en scène du patrimoine

Le riche patrimoine industriel, archéologique et paysager offre une signature d'exception pour la valorisation du secteur. Il est une source d'inspiration et de créativité pour l'édification d'un écoquartier durable, évolutif, attrayant et novateur doté d'une identité forte.



Plan des composantes d'intérêt patrimonial mises en valeur par le plan d'ensemble (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## PRÉSERVATION OU RÉHABILITATION DES PRINCIPALES COMPOSANTES INDUSTRIELLES PATRIMONIALES

### Les objectifs

- Perpétuer le sens, l'identité et l'esprit du lieu
- Mettre en valeur les marqueurs historiques
- Mettre l'organisation des complexes industriels et leur synergie en valeur
- Maximiser la préservation et l'occupation des bâtiments des complexes industriels
- Approfondir les connaissances sur le patrimoine bâti, archéologique et immatériel
- Renforcer la fierté des citoyens et citoyennes

### Les moyens retenus

- La valorisation des vestiges industriels de même que des traces des bâtiments disparus dans l'aménagement des espaces publics
- Le maintien de la lisibilité des marqueurs ou traces historiques par des choix d'aménagement et de design conséquents
- La commémoration de la présence autochtone dans l'aménagement de certains espaces publics
- La préservation ou la création de percées visuelles assurant la mise en scène des éléments d'intérêt
- L'exploration d'usages possibles pour assurer l'occupation des bâtiments industriels en privilégiant des fonctions civiques ou d'emploi

### Les marqueurs historiques

- les **grands ensembles bâtis industriels** (et leur relation les uns avec les autres) : la Dominion Bridge, la Steiffel et la Allis-Chalmers
- le **boulevard Saint-Joseph** : autrefois *Upper Lachine Road*, présent dès le 17<sup>e</sup> siècle et désigné au Plan d'urbanisme de Montréal en tant que tracé fondateur. Il est surplombé par le viaduc ferroviaire Rockfield.
- le **canal des Sulpiciens** : premier ouvrage de canalisation en Amérique du Nord (1680-1701), dont les vestiges sont toujours présents dans la partie sud du secteur
- le **canal de Lachine et ses berges** : berceau de l'industrialisation au Canada et dont la présence a favorisé le développement de la zone industrielle de Lachine-Est
- les **voies ferrées** : réseau complexe ayant en partie généré les formes industrielles et le talus ferroviaire tels qu'on les connaît aujourd'hui
- les **ponts roulants** : équipements industriels d'importance pour le chargement et le déchargement des pièces d'acier, encore présents sur quelques propriétés du secteur

### Illustrations inspirantes



Mise en valeur des éléments patrimoniaux à travers des parcours de découvertes

Illustration inspirante 1 (Domino Park, Brooklyn)



Réappropriation de structures historiques significatives pour l'histoire du lieu

Illustration inspirante 2 (Quartier Angus, Montréal)



Rappel des traces ferroviaires du passé

Illustration inspirante 3 (Square Dalhousie, Montréal)



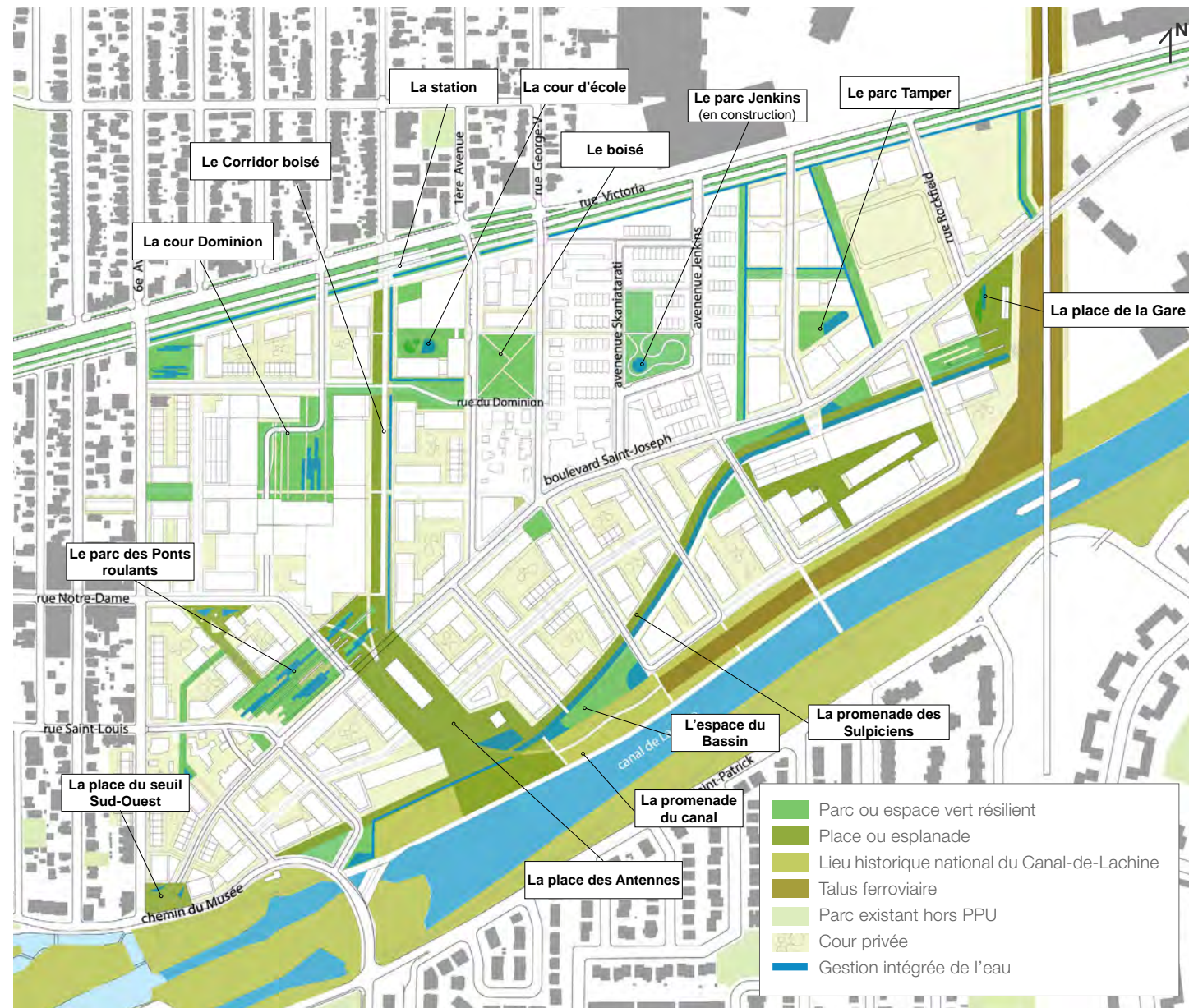
Réutilisation d'éléments patrimoniaux structurants pour offrir de nouvelles activités

Illustration inspirante 4 (Domino Park, Brooklyn)

## 3.3.2

# La trame verte et bleue

La requalification du secteur s'appuie sur la création d'un réseau d'espaces verts qui relie ses principaux lieux d'intérêt, tout en assurant une gestion et une mise en valeur de l'eau. Cette trame verte et bleue, qui est une composante importante du réseau de mobilité, forme l'armature à partir de laquelle les activités et le cadre bâti se déploient dans l'écoquartier. Elle contribue à offrir un milieu de vie sain et convivial, en favorisant la résilience sociale et environnementale, notamment face aux aléas climatiques.



Plan de la trame verte et bleue proposée au plan d'ensemble (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

LES PARCS ET LES ESPACES PUBLICS, ACCESSIBLES À MOINS DE 3 MINUTES DE MARCHÉ DES BÂTIMENTS, REPRÉSENTENT 22 % DU TERRITOIRE À DÉVELOPPER

### Les objectifs

- Mettre en valeur les qualités paysagères, archéologiques et architecturales de Lachine-Est
- Offrir des conditions agréables et confortables aux déplacements piétons à travers l'écoquartier
- Créer des liens verts attrayants avec les quartiers limitrophes
- Relier les principaux parcs, équipements et lieux d'intérêt et faciliter leur accès
- Augmenter les surfaces végétales de façon importante et réduire les îlots de chaleur
- Viser un ratio de 9 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant, tel que prescrit par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)
- Viser un taux de canopée de 25 % pour l'ensemble du quartier (référence au Plan d'action canopée 2012-2021)
- Accroître la biodiversité et la résilience des plantations
- Faire de la gestion de l'eau un élément paysager

### Les moyens retenus

- L'établissement d'un réseau de voies et d'espaces publics intégrant et reliant plusieurs des marqueurs historiques du secteur
- La création d'une interface publique avec le canal de Lachine
- L'interconnexion de la trame verte et bleue avec le réseau piéton et les quartiers limitrophes
- La programmation et l'aménagement d'une diversité d'espaces publics afin de répondre aux besoins de la population (parcs avec aires de jeux, jardins communautaires, places publiques, etc.)
- La diversification des plantations
- La constitution d'une trame verte et bleue propice aux corridors de biodiversité
- Une conception des parcs et de la trame bleue assurant une gestion résiliente de l'eau

## Un réseau résilient aux multiples bénéfiques écosystémiques

Le réseau vert et bleu est conçu de manière à faire bénéficier l'écoquartier des multiples biens et services que produit la nature et qui bénéficient aux êtres humains, ce qu'on appelle les services écosystémiques. Ce réseau permet également de maximiser la contribution à la transition énergétique et à la résilience de l'écoquartier face aux aléas climatiques (voir la section 2.4). Le verdissement et les plantations visent tout particulièrement, de concert avec le réseau bleu, à :

- contrer la formation d'îlots de chaleur et à offrir des îlots de fraîcheur, particulièrement prisés en période de canicule;
- maintenir des conditions agréables et confortables dans les corridors de déplacements actifs, par leur qualités esthétiques et en protégeant les piétons d'une exposition directe au soleil;
- minimiser les risques d'inondations, en offrant des espaces propices à la percolation de l'eau de ruissellement dans les sols;
- créer des brise-vent dans les endroits susceptibles d'être exposés aux impacts éoliens, éléments qui agiront aussi en tant que filtres contribuant à la qualité de l'air;
- participer à la préservation de la biodiversité, notamment en reliant des friches naturelles et des corridors verts.

Pour être efficaces, les plantations doivent être en mesure de résister aux aléas climatiques et, plus généralement, aux impacts du réchauffement climatique, notamment aux infestations d'insectes ravageurs. À cette fin, elles feront l'objet d'un plan de foresterie urbaine permettant d'assurer une diversité d'essences à travers une sélection d'espèces végétales tenant compte, par exemple, de leur résistance en cas de forts vents, de verglas ou de sécheresse.



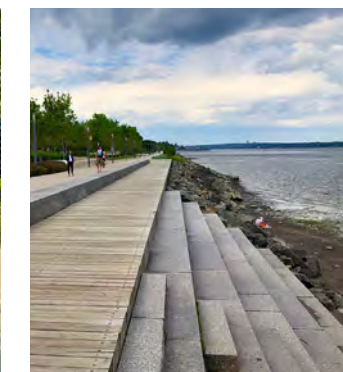
Réaménagement potentiel de la cour Dominion Bridge

Illustration inspirante 5 (Griffintown, Montréal)



Verdissement au sein du Corridor boisé

Illustration inspirante 6 (Griffintown, Montréal)



Réaménagement des berges pour la promenade du canal

Illustration inspirante 7 (Promenade Champlain, Québec)



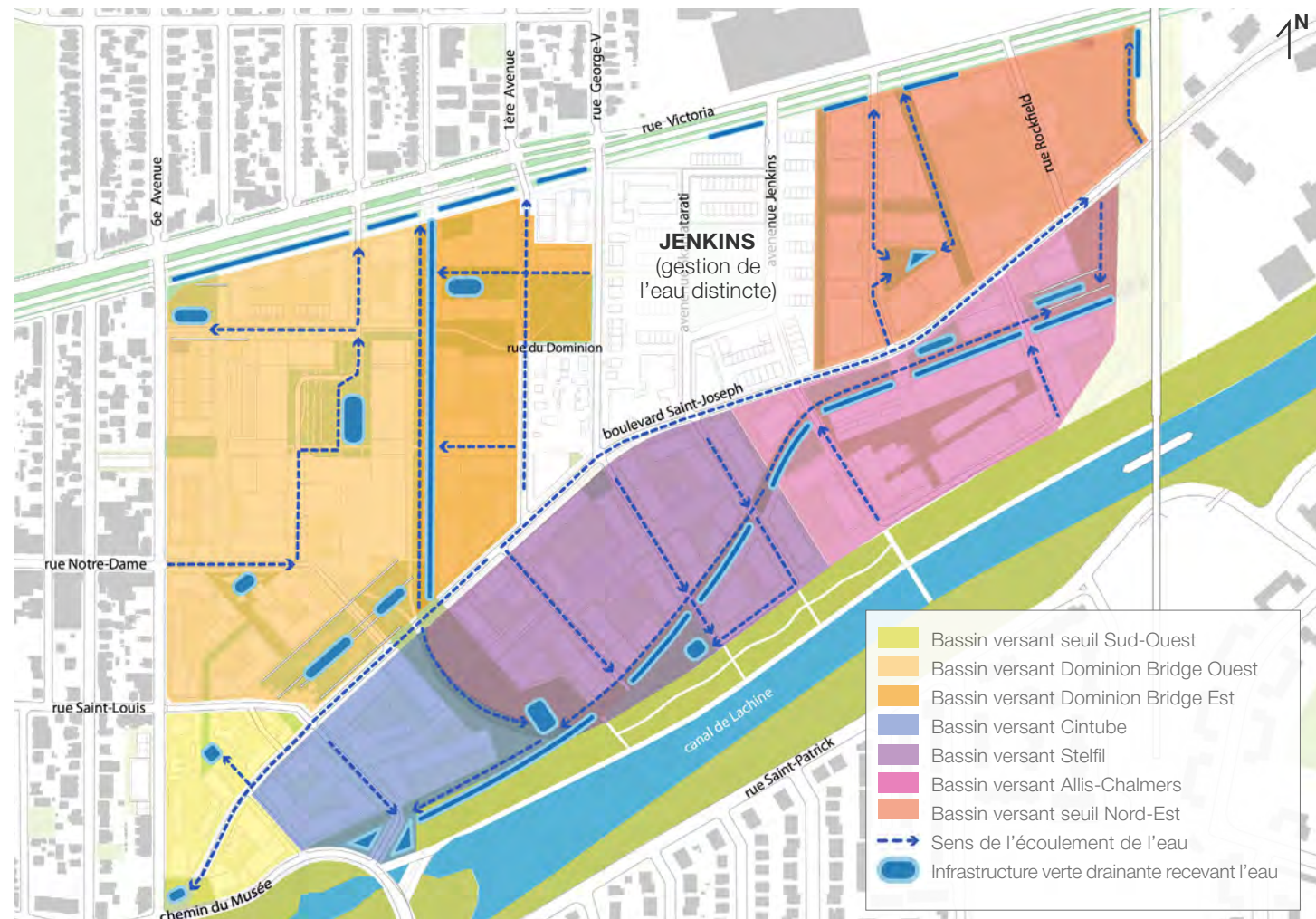
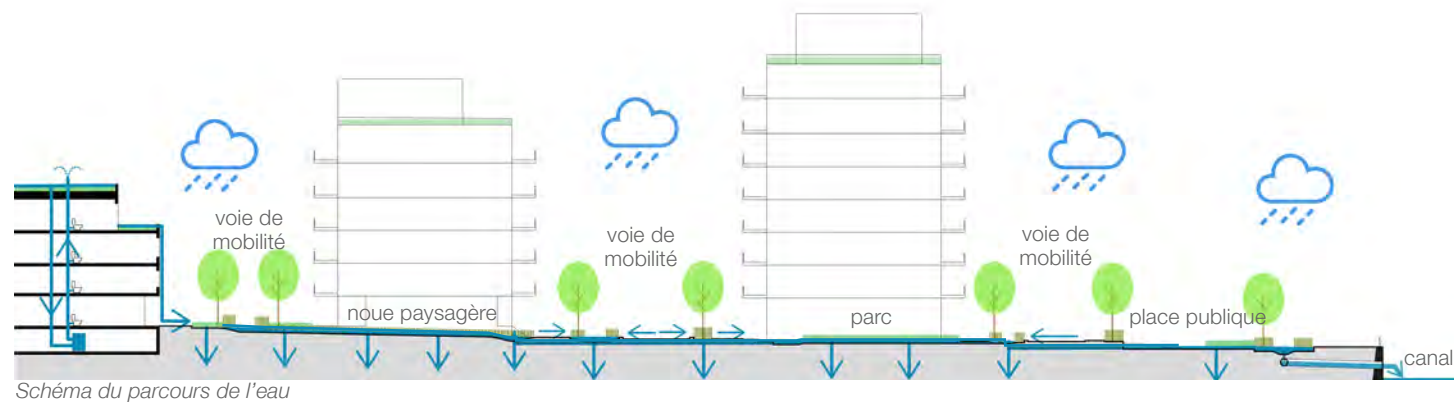
Ambiance le long de la nouvelle promenade des Sulpiciens

Illustration inspirante 8 (Griffintown, Montréal)

### 3.3.3

## Une gestion résiliente de l'eau

Plus qu'un simple élément paysager, le réseau bleu est conçu comme une véritable infrastructure qui assure, avec la mise en place d'un réseau pluvial traditionnel, une gestion efficace des eaux de ruissellement et qui contribue à la résilience de l'écoquartier dans le contexte des changements climatiques.



Plan du réseau intégré de gestion des eaux de ruissellement par bassin versant (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

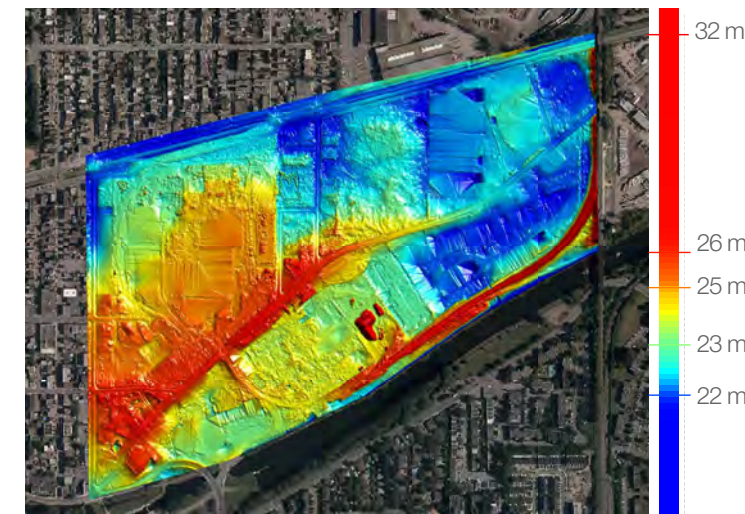
## 10 À 15 % DU TERRITOIRE DÉDIÉ AUX INFRASTRUCTURES VERTES

### Les objectifs

- Assurer une gestion écologique des eaux de ruissellement
- Mettre la gestion de l'eau à contribution pour la réduction des îlots de chaleur, la création d'habitats fauniques et floristiques, l'esthétique du quartier et la réduction des gaz à effet de serre (GES)
- Réduire les volumes de ruissellement à la source
- Limiter les risques d'inondation et assurer la résilience de l'écoquartier en cas de pluies exceptionnelles
- Minimiser les impacts des rejets des eaux sur le canal de Lachine
- Optimiser l'utilisation des ressources et des aménagements

### Les moyens retenus

- La construction d'un réseau pluvial avec un ou plusieurs points de rejet vers le canal de Lachine
- La rétention à la source à l'aide d'infrastructures bleues et vertes sur le domaine privé
- L'augmentation du verdissement et le recours à des revêtements plus perméables (ex. : toit, stationnement, trottoir et rue)
- L'intégration d'infrastructures vertes drainantes afin de promouvoir le traitement et l'évapotranspiration du ruissellement à la source
- L'utilisation prioritaire du ruissellement pour irriguer des surfaces verdies
- La conception de voies publiques permettant de faire cheminer l'eau de ruissellement de façon sécuritaire vers des espaces publics résilients face aux inondations en cas de pluies exceptionnelles
- L'aménagement de parcs et d'espaces verts plus bas que les voies publiques ou que les propriétés privées et pouvant soutenir les inondations en cas de pluies exceptionnelles
- L'établissement d'une stratégie d'ensemble à l'échelle de chaque grande propriété visant la résilience du quartier face aux pluies exceptionnelles
- L'augmentation de la résilience passive des bâtiments contre les inondations en planifiant leurs niveaux selon la stratégie d'ensemble
- Le traitement des surfaces perméables par filtration dans les infrastructures vertes drainantes (ex. : noue végétalisée, jardin de pluie, place résiliente, etc.) afin de limiter les matières solides transportées jusqu'au canal
- La mutualisation de la gestion de l'eau et du verdissement



Carte de l'élévation existante du sol par rapport au niveau de la mer

Pour plus de détails sur le processus d'accompagnement des projets immobiliers en lien avec la gestion de l'eau, consulter l'annexe A4

### Illustrations inspirantes



Milieu naturel préservé et favorisant la rétention

Illustration inspirante 9 (Bois-de-Liesse, Montréal)



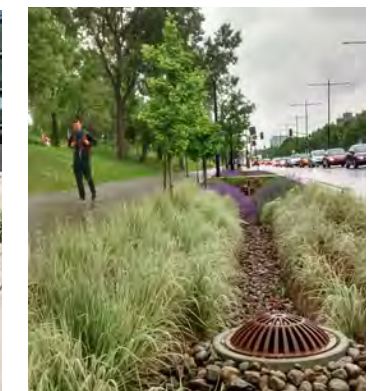
Caniveau intégré à la conception de voies piétonnes

Illustration inspirante 10 (quartier le Triangle, Montréal)



Intégration de places résilientes

Illustration inspirante 11 (Griffintown, Montréal)



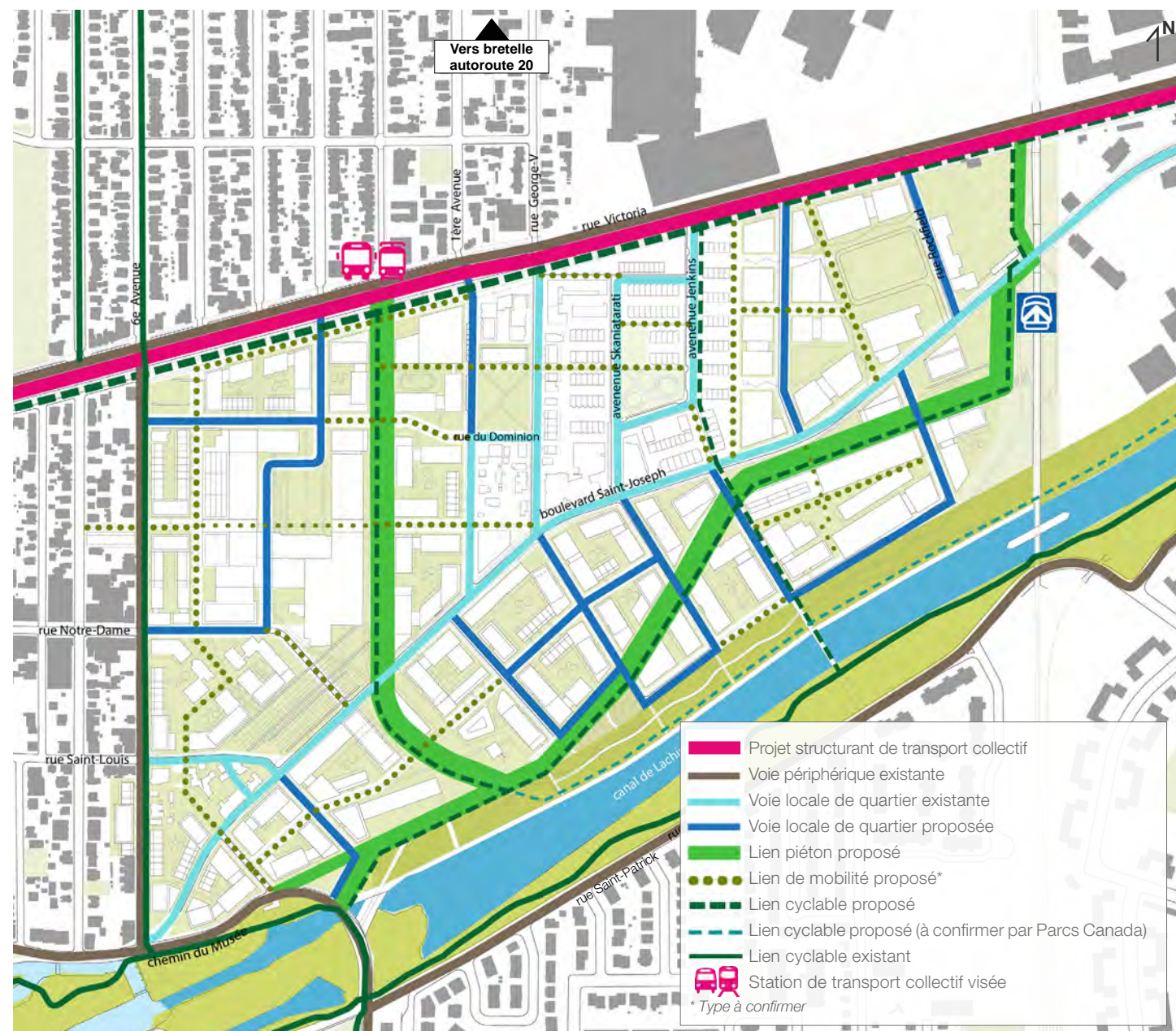
Infrastructures vertes drainantes le long des voies publiques

Illustration inspirante 12 (avenue Papineau, Montréal)

## 3.3.4

# Une mobilité étendue et équilibrée

Le réseau de mobilité vient resserrer les liens avec les quartiers limitrophes et permet d'accéder facilement aux nouveaux équipements collectifs et aux infrastructures de transport collectif - existantes ou projetées - qui relient l'écoquartier au reste de la ville. Ce réseau propose un partage équitable de la rue et offre des conditions de déplacement confortables, conviviales et sécuritaires pour les modes actifs de transport.



Plan des types de voies de mobilité proposés au plan d'ensemble (À titre indicatif - les aménagements ou types de voies pourraient différer)

ENVIRON 3,3 KM DE VOIES À PRIORITÉ PIÉTONNE ET 3,4 KM DE NOUVELLES VOIES CYCLABLES, DONT UN REV

### Vision Zéro

En adhérant au plan d'action Vision Zéro, la Ville s'engage de manière forte en faveur de la sécurité routière. À travers des actions concrètes et fédératrices, et avec le soutien de ses partenaires, elle vise le zéro décès et blessé grave sur ses routes d'ici à 2040.

### Les objectifs

- Resserrer les liens avec les quartiers limitrophes
- Assurer la cohabitation harmonieuse de tous les modes de déplacement et le partage équitable de la rue en priorisant la marche et le vélo
- Offrir des conditions conviviales et sécuritaires pour des déplacements actifs efficaces dans l'ensemble de l'écoquartier
- Faciliter l'accès aux principaux attraits de l'écoquartier (parcs, canal de Lachine, équipements collectifs)

- Appuyer l'utilisation des transports collectifs et lier efficacement l'écoquartier au reste de la ville
- Limiter la circulation de transit et optimiser l'espace dédié à l'automobile

### Les moyens retenus

- Le déploiement d'un réseau de voies publiques, comportant de nombreuses voies piétonnes, actives ou partagées, en continu avec la trame orthogonale des quartiers adjacents
- Le prolongement de la rue Notre-Dame dans l'écoquartier
- L'aménagement d'une passerelle entre les deux rives du canal de Lachine
- La création d'un grand axe de mobilité active traversant l'ensemble de l'écoquartier et reliant ses principaux lieux d'intérêt
- La définition de liens pour le franchissement et le fractionnement des sites des grands complexes industriels respectant la cohésion, la valeur patrimoniale et l'interconnexion des différents bâtiments entre eux
- L'aménagement de plusieurs liens favorisant les percées visuelles vers les éléments d'intérêt (patrimoine, canal, etc.)
- L'intégration des principes de la Vision Zéro et l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) durant la conception des nouvelles rues et intersections
- La plantation d'arbres à grand déploiement et d'une grande variété d'espèces de végétaux contribuant à l'aménagement de zones tampons entre les modes de déplacement les plus vulnérables
- L'établissement de critères de conception pour les voies de mobilité concernant, notamment, le partage de la chaussée, le verdissement, la gestion de l'eau, la mise en valeur du patrimoine, en fonction de leur rôle dans la hiérarchie des déplacements
- Le réaménagement des emprises de rues existantes selon des balises prédéfinies (ex. : rue Victoria, boul. Saint-Joseph, etc.)
- La multiplication des axes cyclables, particulièrement en périphérie du secteur, et l'aménagement potentiel du REV (réseau express vélo) sur la rue Victoria
- L'établissement de liaisons efficaces en transport actif et collectif vers la gare du Canal et l'axe de la rue Victoria, lieu privilégié pour l'implantation d'un projet structurant de transport collectif
- L'instauration de pôles de mobilité partagée (BIXI, autopartage, etc.)

### Illustrations inspirantes



Sécurité et convivialité des déplacements actifs au sein d'un réseau vert et bien drainé

Illustration inspirante 13 (Griffintown, Montréal)



Répartition équilibrée des modes de déplacement ainsi que des espaces verts

Illustration inspirante 14 (abords de l'ETS, Montréal)



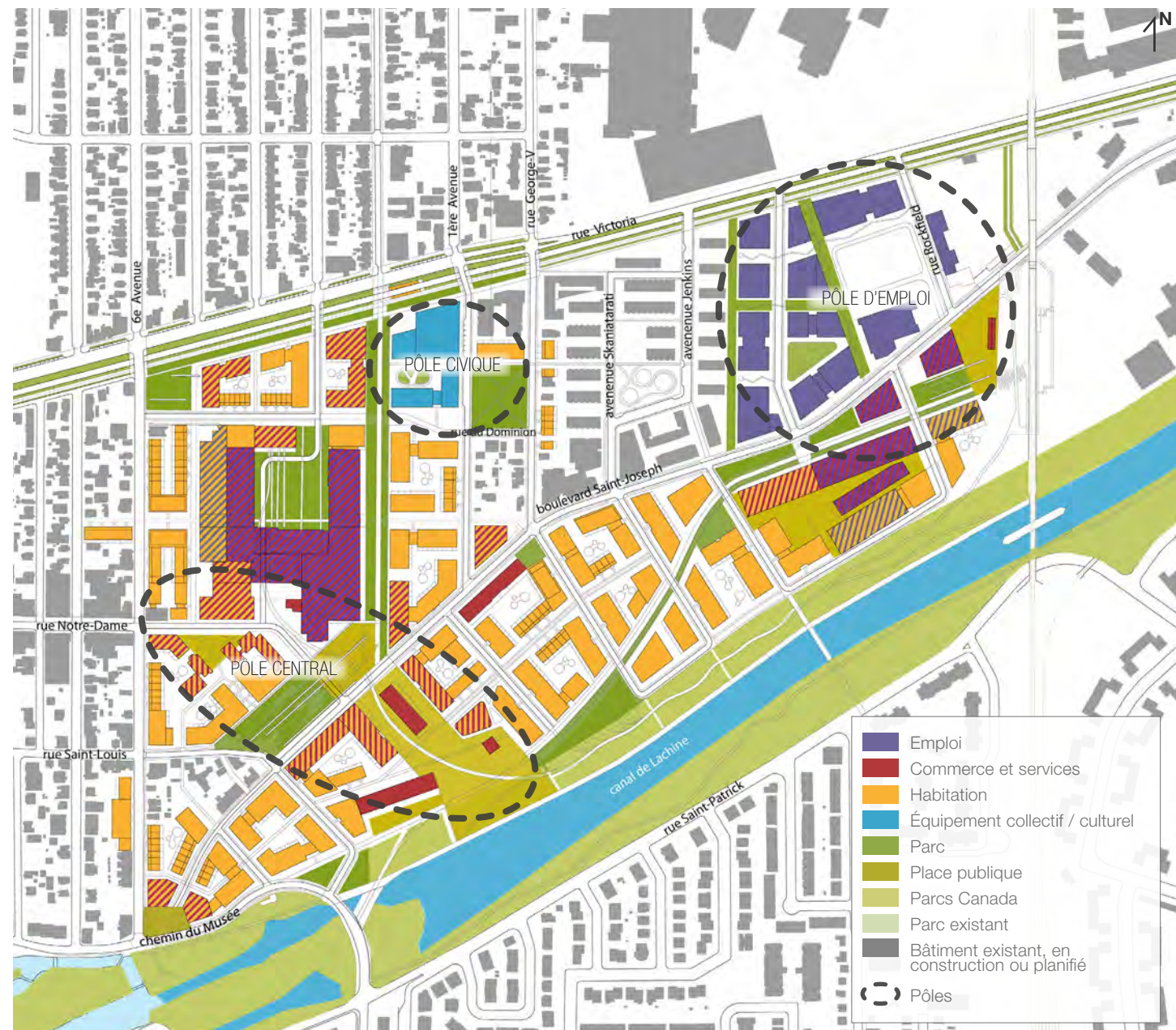
Lien piéton au cœur des projets immobiliers

Illustration inspirante 15 (Griffintown, Montréal)

### 3.3.5

## Une offre résidentielle et des usages diversifiés

L'écoquartier est à la fois un milieu de vie qui accueille une diversité de ménages en offrant des logements, des espaces de loisir, des commerces et des services qui répondent à leurs besoins et un lieu de destination qui offre des emplois à la communauté élargie. Il propose une mixité d'usages institutionnels, commerciaux et d'industrie légère qui permet d'élargir la base de sa fréquentation et de soutenir son animation.



Plan de la répartition potentielle des activités proposées au plan d'ensemble (À titre indicatif - les aménagements ou activités pourraient différer)

## UN NOUVEAU CENTRE SPORTIF ET COMMUNAUTAIRE, UNE NOUVELLE ÉCOLE ET DES ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE

### Les objectifs

- Favoriser l'accès au logement pour une diversité de clientèles
- Proposer une offre adéquate en commerces, en services de proximité et en équipements collectifs et éducatifs pour les ménages du secteur et des quartiers avoisinants
- Compléter l'offre existante en commerces et en services dans les milieux avoisinants
- Contribuer à l'animation du secteur en assurant un certain achalandage
- Soutenir l'esprit de communauté et les interactions avec les milieux avoisinants
- Assurer la présence d'activités économiques variées
- Réduire les distances à parcourir pour le travail ou les achats

### Les moyens retenus

- Un encadrement réglementaire favorisant une diversité de typologies résidentielles
- Le soutien à la construction de logements sociaux, abordables et familiaux (Règlement pour une métropole mixte - RMM, programmes, ententes)
- La création d'un pôle civique, dès les premières phases du développement, facilement accessible en transport actif et collectif
- La collaboration avec le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) en vue d'implanter une école
- Le développement d'une offre commerciale complémentaire à celle qui existe sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue

### Le pôle civique

La Ville s'est prévalu de son droit de préemption afin d'acquérir un terrain destiné à accueillir un pôle civique regroupant un centre sportif et communautaire d'environ 8 000 m<sup>2</sup> (piscine, gymnases, palestres et locaux communautaires), une école primaire et un vaste espace boisé. Ce pôle civique, où plusieurs équipements pourront être mutualisés entre l'école et le centre sportif et communautaire, deviendra un point d'ancrage tant pour les futurs ménages de l'écoquartier que pour ceux des quartiers avoisinants.

### Illustrations inspirantes



Déambulation commerciale au cœur d'un secteur patrimonial

Illustration inspirante 16 (Distillery District, Toronto)



Pôle civique d'activités communautaires

Illustration inspirante 17 (stade de Soccer de Montréal)



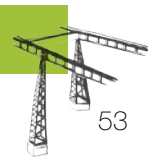
Mixité des fonctions au sein d'un projet immobilier

Illustration inspirante 18 (Quartier 54, Montréal)



Variété d'espaces et d'activités complémentaires

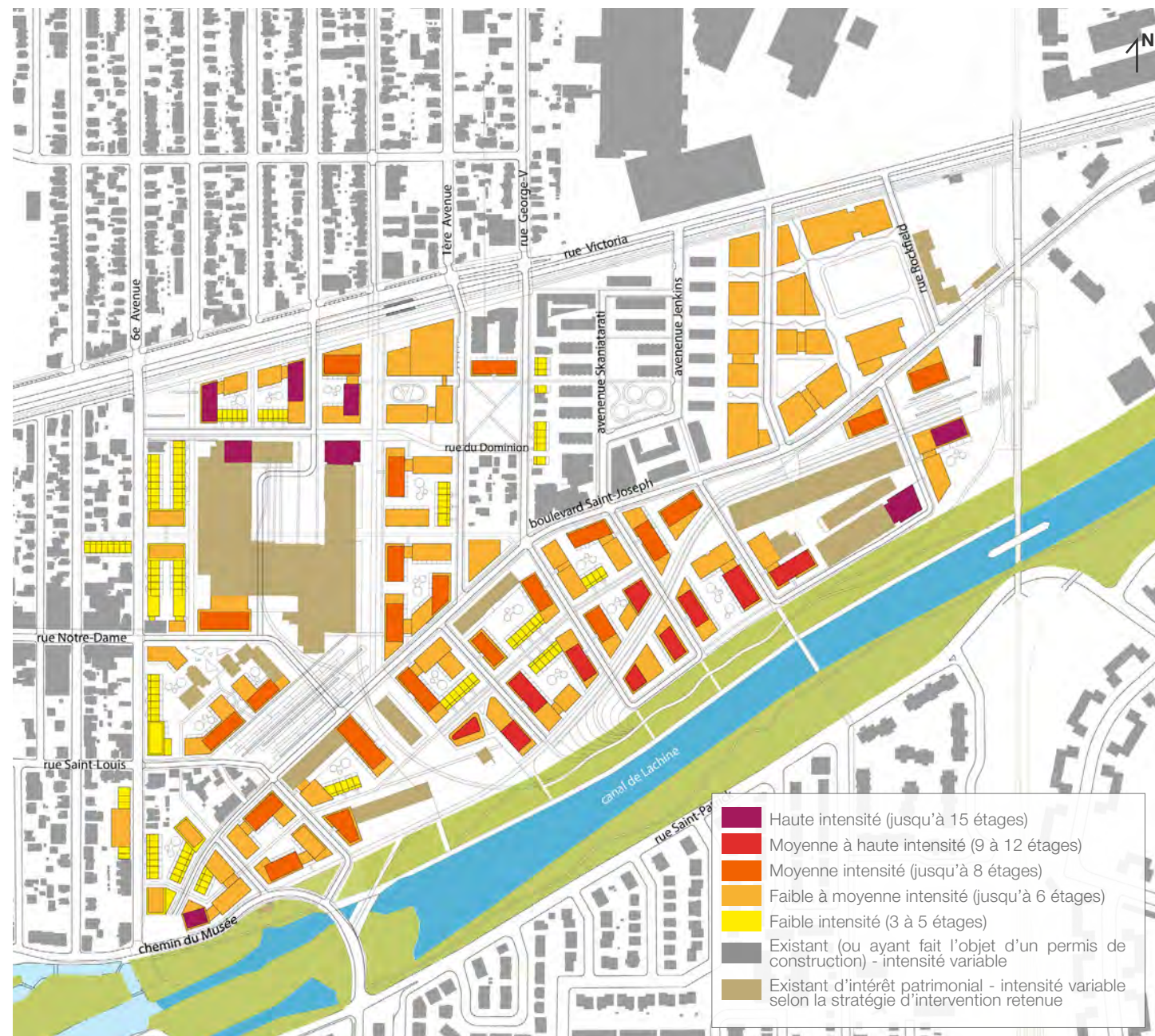
Illustration inspirante 19 (Place Valois, Montréal)



### 3.3.6

## Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever

L'écoquartier prend forme dans un cadre bâti dont les caractéristiques varient selon le contexte d'insertion et contribuent à créer des ambiances respectueuses de l'échelle humaine. Il présente une forme et une densité qui permettent de répondre aux défis en matière de gestion de l'eau, de mobilité, d'utilisation efficiente des infrastructures, de verdissement et de réhabilitation des sols contaminés, tout en offrant un milieu de vie de qualité.



Plan de l'intensité des gabarits construits proposés au plan d'ensemble (À titre indicatif - les hauteurs pourraient différer)

## UNE MODULATION DES HAUTEURS SOUTENANT L'ÉCHELLE HUMAINE (4 À 15 ÉTAGES AVEC MOYENNE DE 8 ÉTAGES)

### Les objectifs

- Offrir une grande diversité de formes et de typologies architecturales
- Assurer le respect des milieux bâtis existants
- Mettre en valeur les composantes patrimoniales et les autres composantes d'intérêt
- Créer un quartier à échelle humaine
- Dégager des espaces au sol pour l'aménagement de parcs, de passages et d'infrastructures vertes
- Encadrer adéquatement les rues et les espaces publics
- Soutenir la viabilité de l'écoquartier par une certaine densité construite

### Les moyens retenus

- La modulation des hauteurs en tenant compte du contexte environnant, avec de plus grands gabarits en périphérie du secteur (rue Victoria, canal de Lachine, seuils), là où les dégagements sont plus importants
- Le choix d'un gabarit à échelle humaine, en privilégiant des bâtiments de moyenne hauteur (environ huit étages)
- L'intégration d'avancées ou de retraits dans les bâtiments de plus forte hauteur
- La prise en compte des aspects bioclimatiques (vents, ensoleillement, ombrages, bruit, etc.) dans la réglementation d'urbanisme
- Une implantation des bâtiments permettant de libérer des espaces au sol pour divers aménagements paysagers
- Le positionnement des nouvelles constructions afin d'assurer un encadrement visuel vers différents éléments patrimoniaux

### La variation des hauteurs

La vision de forme urbaine pour l'écoquartier mise sur une variation des hauteurs des volumes construits au sein d'un projet immobilier (voir l'exemple de la section 4.1.3), à travers différentes prescriptions réglementaires normatives et discrétionnaires qui seront mises en place suivant l'adoption du PPU.

Le plan ci-contre exprime les hauteurs potentielles des bâtiments à construire en référence au concept proposé au plan d'ensemble. C'est toutefois la carte des densités de construction autorisées (qui comprend les hauteurs maximales) de la section 5.1.2 qui a préséance (règlement de zonage). Ainsi, au moment de l'approbation des projets immobiliers, la hauteur exprimée pour chaque bâtiment sur le plan ci-contre pourrait différer, tant que le nombre d'étages maximal autorisé par zone, le coefficient d'occupation du sol (COS) ainsi que les critères de forme urbaine des règlements d'urbanisme sont respectés.

### Illustrations inspirantes



Volumes construits favorisant l'encadrement des espaces publics et la découverte du cœur des îlots

Illustration inspirante 20 (Griffintown, Montréal)



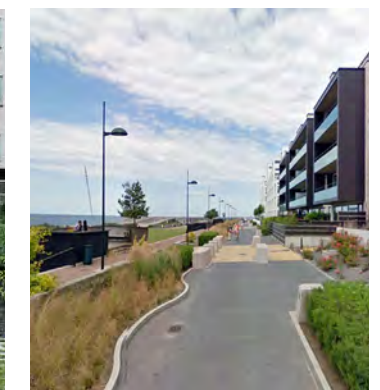
Interface de plus forte densité face au réseau potentiel de projet structurant de transport collectif

Illustration inspirante 21 (Quartier Ginko, Bordeaux, France. Source : Google Earth)



Mise en valeur du patrimoine par des percées visuelles ciblées

Illustration inspirante 22 (Griffintown, Montréal)



Interface construite permettant d'habiter les rives d'un cours d'eau

Illustration inspirante 23 (Malmö, Suède. Source : Google Earth)

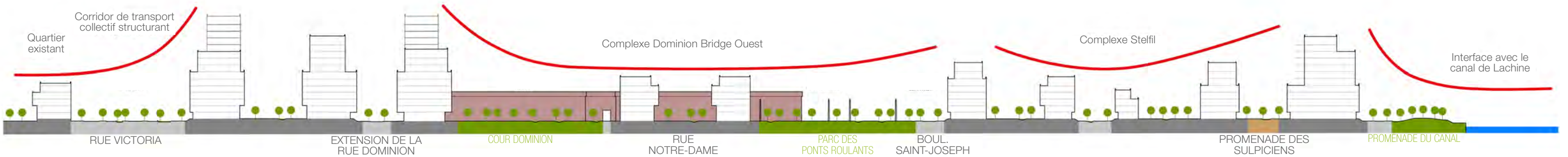


### 3.3.6

## Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever

### L'approche concernant la gradation des hauteurs

La vision reflétée par le plan d'aménagement privilégie l'implantation d'immeubles de plus faible hauteur au cœur de l'écoquartier, notamment le long du parcours fondateur du boulevard Saint-Joseph et à l'ouest, à proximité du quartier résidentiel du Vieux-Lachine. Au nord (rue Victoria) et au sud (canal de Lachine), là où la trame offre de plus grands dégagements visuels, des immeubles plus élevés sont proposés, surplombant de larges paysages faisant face à des espaces publics d'envergure ou à des infrastructures de mobilité importantes. Cette approche permet de créer un cœur de quartier favorisant une ambiance à l'échelle humaine, en accord avec les noyaux résidentiels existants et avec les ensembles de bâtiments patrimoniaux. Ceci contribue également à l'esprit des lieux et offre la possibilité de créer de nouveaux paysages le long des axes majeurs de l'écoquartier.



Coupe schématique montrant l'approche volumétrique entre la rue Victoria et le canal de Lachine (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

### L'étude d'ensoleillement

Le plan d'ensemble mise sur une optimisation de l'ensoleillement pour les espaces publics. Celle-ci a guidé le choix de l'emplacement des bâtiments de fort gabarit au sein de l'écoquartier, dans un souci de minimiser les masques d'ombrage dans les places publiques et dans les parcs. Une étude d'ensoleillement a été réalisée pour des moments clés de l'année représentant les quatre saisons, soit aux solstices et aux équinoxes. Les équinoxes sont plus représentatifs de la moyenne d'ensoleillement annuelle alors que les solstices représentent plutôt les extrêmes (journée la plus longue en été ou la plus courte en hiver). Les plans ci-dessous illustrent l'ensoleillement à l'équinoxe pour trois moments clés de la journée. Cette analyse préliminaire montre ainsi que la plupart des espaces publics sont majoritairement ensoleillés au moins six mois par année (de mars à septembre).

Équinoxe (21 mars/septembre) - 9 h 00



Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 9 h 00

Équinoxe (21 mars/septembre) - 12 h 00



Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 12 h 00

Équinoxe (21 mars/septembre) - 15 h 00



Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 15 h 00

## **Les interventions détaillées**

*Des ambiances  
représentatives de  
l'esprit du lieu*



*L'ancienne chaufferie sur le site de la Stelfil*

Cette section aborde les objectifs et balises concernant les interventions spécifiques de certaines parties du territoire du PPU. Elle s'applique à une échelle plus fine que la section précédente et est divisée en trois sous-sections :

#### 4.1 — LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

Cette première partie énonce les principes qui devront être respectés dans le cadre de toute intervention.

#### 4.2 — LES MARQUEURS STRUCTURANTS

Cette deuxième partie décrit les interventions proposées spécifiquement pour certains liens de mobilité ou pour certains lieux publics structurants.

#### 4.3 — LES AIRES D'AMBIANCE

Cette dernière partie présente les interventions proposées spécifiquement pour chacun des grands ensembles construits, des grandes propriétés industrielles ou des seuils.

Les sous-sections 4.2 et 4.3 sont présentées sous forme de fiches pour en faciliter la lecture et l'application.

Enfin, tout comme dans la section précédente, les aménagements sont proposés à titre indicatif et pourraient différer du visuel suggéré.

## 4.1

# Les principes généraux d'aménagement

### 4.1.1 Les voies de mobilité

Dans la conception des liens de tout type de mobilité au sein de l'écoquartier, il est impératif de prévoir des aménagements répondant aux balises suivantes.

#### LA GESTION DE L'EAU

- Réduire les surfaces imperméables
- Concevoir un réseau de mobilité intégrant différentes typologies de rue pour permettre un cheminement efficace et sécuritaire des eaux de ruissellement vers les parcs en cas de pluies exceptionnelles
- Promouvoir l'aménagement d'infrastructures vertes (ex. : noue végétalisée, jardin de pluie ou de captation, d'infiltration et de traitement des eaux, etc.)
- Prévoir des pentes continues d'au moins 0,5 % pour un cheminement de l'eau efficace
- Réduire au maximum les risques de débordement du ruissellement vers les propriétés privées
- Planifier les axes d'écoulement majeurs de l'eau sur la voie publique afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes et des véhicules d'urgence durant les pluies exceptionnelles
- Prévoir que les surfaces imperméables de stationnement ou de débarcadère se drainent vers des surfaces verdies
- Favoriser des aménagements misant sur le côté ludique et éducatif (ex. : plateformes d'observation, ponts et ponceaux, jeux d'eau, panneaux explicatifs, etc.)

#### L'AMÉNAGEMENT ET LA SÉCURITÉ

- Assurer une circulation conviviale et sécuritaire pour tous les modes de transport, particulièrement les modes actifs
- Concevoir des aménagements assurant une utilisation conviviale et sécuritaire pour les quatre saisons, en tenant particulièrement compte des contraintes hivernales (heures d'ensoleillement, protection du vent, déneigement, sécurité en cas de gel, etc.)
- Appliquer les principes de l'approche Vision Zéro
- Appliquer les critères de conception de l'accessibilité universelle
- Prévoir un mobilier urbain présentant un design de grande qualité
- Installer le mobilier urbain stratégiquement et en quantité suffisante (ex. : buvettes, bacs à déchets tri-compartmentés, supports à vélo, etc.)



Exemple de bassin drainant en terre-plein central (boulevard Décarie, Montréal)



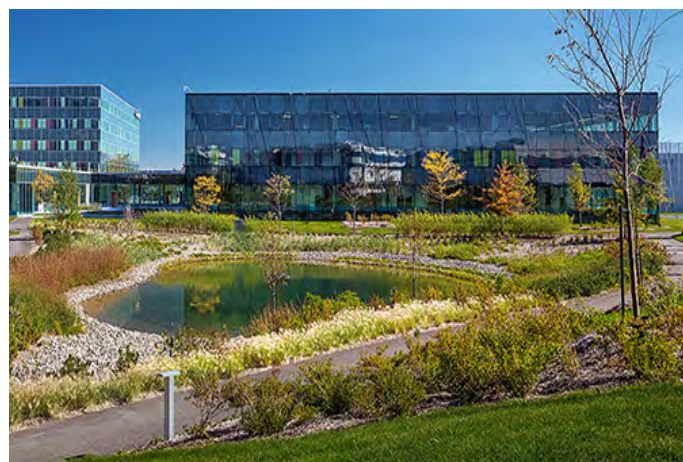
Exemple de noue drainante et de mobilier urbain (rue Emery, Montréal)

## 4.1.2 L'aménagement des terrains

La priorité municipale concernant la résilience face aux changements climatiques exige des actions concrètes quant à l'aménagement des terrains privés. Les balises suivantes, présentées par thématiques, doivent faire partie du processus de conception des projets immobiliers sur le territoire du PPU.

### LA GESTION DE L'EAU ET LE VERDISSEMENT

- Prendre en compte le réseau intégré de gestion des eaux de ruissellement présenté dans la section 3.3.3
- Assurer la protection des bâtiments contre les inondations de surface
- Privilégier les ouvrages de rétention en surface
- Traiter ou réduire le volume des eaux de ruissellement à la source pour les pluies fréquentes
- Promouvoir les infrastructures bleues et vertes maximisant le verdissement des sites, l'irrigation naturelle et les aménagements multifonctionnels
- Maximiser les espaces dédiés à la plantation en pleine terre
- Encourager le verdissement des toitures sans toutefois le substituer aux espaces requis au niveau du sol
- Assurer un drainage des eaux des toits vers une surface perméable de plantation au sol
- Maximiser la plantation d'arbres, contribuant à l'atteinte des objectifs du Plan d'action canopée 2012-2021 et de la vision de Montréal 2030
- Maximiser les bandes paysagères en pleine terre (espaces linéaires dédiés au verdissement d'au moins 2 m de largeur) au pourtour des bâtiments, particulièrement le long des rues existantes très étroites (ex. : boulevard Saint-Joseph)
- Favoriser l'implantation de ces bandes paysagères à un niveau plus bas que celui des surfaces minérales imperméables, en incluant des percements aux bordures à intervalle régulier pour laisser passer l'eau
- Favoriser l'installation de puisards au sol sur les surfaces végétalisées et non sur les surfaces minérales



Exemple de bassin de rétention (Campus Ericsson, Montréal)



Exemple d'espace perméable verti (Griffintown, Montréal)



Bande de verdissement au sein des projets immobiliers (Le Triangle, Montréal)

### LE STATIONNEMENT

#### STATIONNEMENT DES VÉHICULES

- Privilégier le stationnement à l'intérieur des bâtiments :
  - si souterrain, privilégier une empreinte qui ne dépasse pas la projection hors sol du bâtiment afin de favoriser la percolation des sols
  - si hors sol, préconiser un emplacement n'ayant pas façade sur la voie publique principale et prévoir un traitement architectural s'apparentant au reste du bâtiment
- Si des stationnements étagés sont aménagés, préconiser des activités accessibles au public au niveau des toitures (ex. : terrains sportifs) et des rez-de-chaussée (ex. : commerces)
- Maximiser les espaces de stationnement mutualisés entre les développements immobiliers afin de limiter le nombre d'aires de stationnement. Dans ces cas :
  - privilégier la proximité avec les infrastructures de transport collectif et actif d'importance
  - privilégier la proximité avec les commerces et aux services du secteur
- Pour tout stationnement extérieur hors rue :
  - favoriser l'utilisation de matériaux perméables tels que le béton poreux ou les pavés alvéolés
  - privilégier des surfaces avec faible indice de réflectance solaire (IRS)
- Pour les entrées charretières et les allées d'accès véhiculaires menant aux stationnements :
  - favoriser une largeur maximale de 4 m en voie unidirectionnelle et de 7 m en voie bidirectionnelle
  - assurer des points hauts pour les entrées de garage en contrepenne d'au moins 30 cm plus haut que le niveau d'eau maximum de la rue

#### STATIONNEMENT DES VÉLOS

- Implanter le stationnement à proximité des principaux liens vélos et des entrées de bâtiments
- Favoriser un aménagement au niveau du rez-de-chaussée
- Éviter tout obstacle pour y avoir accès (escaliers, pentes fortes, etc.)
- Dans un stationnement souterrain, privilégier un accès distinct de celui des automobiles
- Intégrer une signalétique optimale pour faciliter l'accès
- Aménager des supports ou des casiers de vélo robustes et bien ancrés au sol
- Intégrer un éclairage sécuritaire



Exemple de stationnement écologique (Campus Ericsson, Montréal)



Exemple de stationnement vélo (Campus MIL, Montréal)

### LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

- Maximiser les liens ou les passages piétons au sein des projets immobiliers, en périphérie ou dans les cours intérieures
- Encourager l'accessibilité publique de ces liens piétons ou de ces passages au sein des projets immobiliers

## 4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

La mise en valeur du riche patrimoine industriel est l'une des pierres angulaires de l'écoquartier. Afin de maximiser ce potentiel, différentes actions devront être entreprises par les parties prenantes contribuant à la mise en œuvre de l'écoquartier. Elles devront respecter les objectifs et balises touchant les thèmes suivants :

- LES ACTIVITÉS SUR LES SITES
- LE PAYSAGE URBAIN
- LES COMPOSANTES DU PATRIMOINE BÂTI
- LES COMPOSANTES ARCHÉOLOGIQUES
- LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

### LES ACTIVITÉS SUR LES SITES

OBJECTIFS	BALISES
Privilégier des activités en continuité avec l'histoire du lieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tirer profit des caractéristiques d'envergure des bâtiments existants (grands espaces, structure, type et rythme de la fenestration, etc.)</li> <li>• Privilégier les activités liées aux innovations technologiques qui sont fortement associées à l'évolution du secteur (industrie légère, ingénierie, technologies vertes, etc.)</li> <li>• Promouvoir l'intégration d'activités de nature récréotouristique, culturelle ou artistique, souvent présentes le long du canal de Lachine</li> <li>• Favoriser, pour les bâtiments dont la conservation intégrale limite les activités, des fonctions alternatives répondant à la mission d'écoquartier (ex. : production d'énergie, production alimentaire, agriculture urbaine et serres, production aquaponique, pépinières, etc.)</li> <li>• Promouvoir l'écoquartier comme lieu d'enseignement et de pratique pour les écoles de métiers de la construction offrant notamment des formations dans les secteurs traditionnels</li> <li>• Appuyer la venue d'entreprises d'artisans et artisanes de la construction dans les secteurs liés à la conception, à la fabrication, à la distribution ou à l'installation de matériaux métalliques (ex. : ferblanterie, toitures traditionnelles, revêtements, fer forgé, clôtures ornementales, etc.)</li> <li>• Favoriser les utilisations transitoires ou permanentes des espaces (ex. : entreposage de véhicules récréatifs, de bateaux, de voitures de collection, de maquettes d'architecture, de récupération de matériaux de construction, etc.)</li> <li>• Encourager différentes activités sur les toits plats (ex. : agriculture urbaine, serres, etc.)</li> </ul>



Images de référence de conversion de bâtiments d'intérêt patrimonial (NDSM, Amsterdam)



### LE PAYSAGE URBAIN

OBJECTIFS	BALISES
Maintenir l'esprit du lieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la mise en valeur et l'interprétation de l'histoire de l'eau et du fer dans l'aménagement des espaces publics et des bâtiments</li> <li>• Mettre en valeur le patrimoine immatériel dans les interventions (esprit d'innovation, savoir-faire ouvrier, rôle des femmes, présence autochtone, etc.)</li> </ul>
Consolider les relations visuelles avec le canal de Lachine, les ensembles bâtis et les quartiers limitrophes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager la création de percées visuelles sur le canal, notamment depuis le boulevard Saint-Joseph</li> <li>• Prendre en considération les vues sur le bâti patrimonial à l'intérieur du secteur et depuis le canal</li> <li>• Favoriser la préservation des percées visuelles sur la Dominion Bridge depuis la rue Notre-Dame et sur l'Allis-Chalmers depuis la voie ferrée et la gare du Canal</li> <li>• Mettre en valeur la vue sur le site de la Dominion Bridge depuis le coin de la 6<sup>e</sup> Avenue et de la rue William-MacDonald</li> <li>• Maintenir ou créer de nouvelles percées visuelles perpendiculaires à la 6<sup>e</sup> Avenue vers la Dominion Bridge</li> </ul>
Favoriser, dans l'aménagement et le design, la lecture des traces historiques dans le paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miser sur la préservation, sur la mise en valeur et sur l'interprétation des vestiges présents (ex. : le canal des Sulpiciens et son lien avec le canal de Lachine, la proximité de la petite rivière Saint-Pierre)</li> <li>• Améliorer la lisibilité des liens physiques existants entre les bâtiments et leurs éléments structurants (ex. : voies ferrées et canal de Lachine)</li> <li>• Favoriser la préservation des grandes volumétries existantes, témoignant de la fonction industrielle historique</li> </ul>
Mettre en valeur et interpréter les éléments de paysage remarquables du secteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver et entretenir la majorité des ponts roulants encore présents</li> <li>• Miser sur un traitement de porte d'entrée au nord-est du secteur pour les viaducs de pierre sous la voie ferroviaire du CP</li> <li>• Mettre en valeur les vestiges de l'ancien pont pivotant du CN surplombant le canal de Lachine</li> <li>• Rendre hommage à l'effet de mosaïque créé par l'enchevêtrement des bâtiments de certains ensembles industriels</li> <li>• Favoriser la préservation des boisés encore existants, souvent ponctués de vestiges ferroviaires</li> <li>• Profiter du talus ferroviaire pour mettre en valeur des points de vue uniques vers le canal et le lac Saint-Louis</li> </ul>

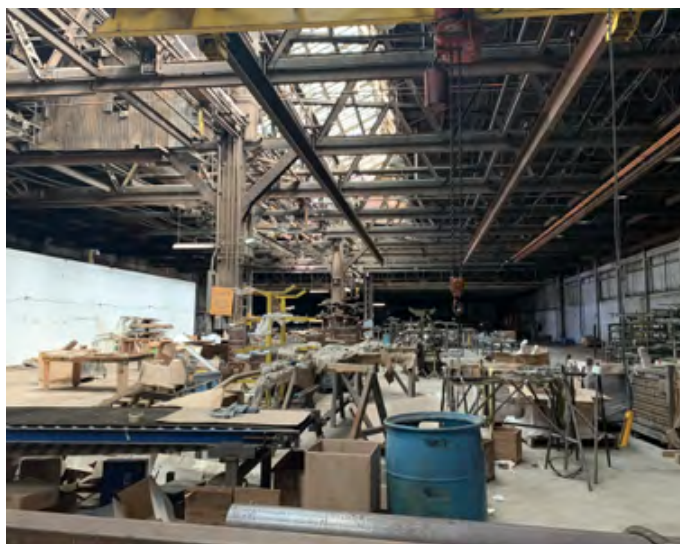


Photos d'un paysage urbain à mettre en valeur

## 4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

### LES COMPOSANTES DU PATRIMOINE BÂTI

OBJECTIFS	BALISES
<p>Conserver les éléments caractéristiques révélateurs de l'organisation spatiale des ensembles bâtis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en valeur les chaînes opératoires qui ont façonné la Dominion Bridge, la Stelfil et l'Allis-Chalmers</li> <li>Préserver ou restaurer (selon leur intérêt) suffisamment de vestiges hors sol pour être capable d'interpréter <i>in situ</i> l'intégralité de ces chaînes opératoires</li> <li>Préserver les liens qu'entretiennent ces ensembles bâtis avec le canal de Lachine, les voies ferrées, le boulevard Saint-Joseph, la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes</li> <li>Explorer la possibilité de conserver également certains éléments choisis pour leur esthétique industrielle et de les intégrer à une démarche artistique qui mise sur la singularité du lieu, les parcours et les ambiances qu'ils offrent.</li> </ul>
<p>Pour les objectifs et les balises détaillées par grand ensemble bâti industriel, voir les prescriptions par aires d'ambiance (sous-section 4.3). L'annexe A3 présente également des caractéristiques spécifiques pour plusieurs grands ensembles industriels de Lachine-Est.</p>	



Photos de composantes intérieures des complexes industriels avec grand potentiel de mise en valeur

### LES COMPOSANTES ARCHÉOLOGIQUES

OBJECTIFS	BALISES
<p>Préserver et mettre en valeur les éléments structurants de l'organisation spatiale du site</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la préservation et la mise en valeur de l'axe fondateur du boulevard Saint-Joseph (autrefois <i>Upper Lachine Road</i>)</li> <li>Mettre en valeur le tracé de l'ancien canal des Sulpiciens, et assurer la préservation, la mise en valeur ou l'interprétation des vestiges qui sont toujours présents dans la partie sud du secteur</li> <li>Préserver ou mettre en valeur l'ancien réseau de voies ferrées communiquant entre les différents complexes industriels du site et les lignes du chemin de fer du Grand Tronc et du CP (qui a généré les formes industrielles telles qu'on les connaît aujourd'hui)</li> <li>Souligner la présence historique de bâtiments et d'ouvrages significatifs disparus</li> </ul>
<p>Mettre en valeur la synergie historique entre les industries du secteur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver les éléments démontrant la fourniture locale de pièces et de matériaux (ex. : les valves Jenkins présentes sur le site de la Dominion Bridge, près du boulevard Saint-Joseph sous les ponts roulants)</li> <li>Préserver et améliorer la perceptibilité du réseautage des infrastructures de transport entre les sites (ex. : les voies ferrées internes)</li> </ul>
<p>Mettre en valeur l'histoire du site et son occupation par les groupes autochtones</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Souligner, dans certains aménagements, le rôle des autochtones, notamment leur contribution dans les échanges commerciaux antérieurs ainsi que leur emploi au sein des industries</li> </ul>



Photos de composantes archéologiques avec grand potentiel de mise en valeur

## 4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

### LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

OBJECTIFS	BALISES
Conserver l'effet d'horizontalité caractéristique des grandes halles industrielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduire des volumes dont la hauteur augmente graduellement en partant des halles industrielles</li> <li>• Favoriser les dégagements au pourtour des bâtiments préservés ou réhabilités afin de maximiser leur visibilité depuis les espaces publics</li> </ul>
S'inspirer des caractéristiques matérielles particulières du secteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser un vocabulaire architectural industriel (expression de la structure, intégration de la lumière naturelle aux bâtiments, rythme ou répétition des grandes ouvertures, forme et emplacement des puits de lumière)</li> <li>• Favoriser l'utilisation de matériaux tels que la brique et le métal</li> <li>• Miser sur la patine des matériaux (vieillesse avec le temps) et les assemblages apparents</li> </ul>
Profiter de l'aménagement de nouveaux espaces publics pour préserver et mettre en valeur les vestiges	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser la préservation et la mise en valeur des éléments identitaires tels que les voies ferrées ou les ponts roulants</li> <li>• Intégrer certains artefacts aux aménagements (ex. : machinerie, pièces, etc.)</li> </ul>
Encadrer les transformations et les agrandissements des bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre d'agrandissements, privilégier une implantation perpendiculaire aux bâtiments existants pour favoriser leur mise en valeur</li> <li>• Favoriser des cours intérieures facilement accessibles</li> <li>• Tenter de conserver l'ouverture des espaces intérieurs sur toute leur hauteur</li> <li>• Considérer la possibilité d'agrandir en hauteur les bâtiments conservés dans le respect de leurs caractéristiques (puits de lumière, horizontalité, etc.)</li> </ul>
Privilégier un traitement de façade principale le long des voies publiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximiser les ouvertures et les accès, particulièrement au rez-de-chaussée</li> <li>• Éviter toute partie dite aveugle</li> <li>• Minimiser la surélévation trop importante des rez-de-chaussée</li> <li>• Éviter d'implanter tout stationnement intérieur au rez-de-chaussée donnant directement sur la rue</li> <li>• Assurer l'intégration architecturale de tout stationnement intérieur ayant façade sur rue</li> <li>• Assurer l'intégration architecturale des balcons (en recul ou encastrés)</li> </ul>
Minimiser l'impact visuel et bioclimatique des bâtiments de gabarits supérieurs (30 m et plus de hauteur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour les parties hautes des bâtiments qui sont construites au-delà de 30 m : <ul style="list-style-type: none"> <li>• favoriser une implantation des volumes construits permettant un dégagement visuel en direction du canal de Lachine</li> <li>• préconiser une forme du volume construit rectangulaire plutôt que carrée et tenant compte de la course du soleil</li> <li>• rechercher la légèreté et l'originalité de l'expression volumétrique du bâtiment</li> <li>• tendre à respecter, dans la mesure du possible, une distance d'au moins 40 m entre les murs de la partie haute de deux bâtiments adjacents</li> <li>• privilégier une superficie maximale de plancher par étage de 800 m<sup>2</sup></li> </ul> </li> <li>• Assurer une durée optimale d'ensoleillement à l'équinoxe pour les parcs et les lieux publics adjacents, établie en fonction des hauteurs maximales en mètres prescrites et du potentiel de développement des terrains adjacents</li> <li>• Favoriser l'intégration de reculs des façades au-delà du premier ou des premiers étages d'un bâtiment (basilaire) afin de minimiser les impacts éoliens au niveau du sol</li> </ul>
Favoriser la réalisation de projets immobiliers écologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les projets de développement avec certification écologique (ex. : BREEAM, LEED, PassivHouse, Well, etc.) ou minimalement selon les principes les soutenant</li> <li>• Préconiser une approche circulaire (ex. : réutilisation, recyclage, etc.) dans le choix et l'utilisation de matériaux</li> <li>• Favoriser l'utilisation de matériaux offrant une certification verte ou des technologies offrant des émissions réduites en empreinte carbone</li> <li>• Encourager la production d'énergie renouvelable et propre pour subvenir aux besoins en énergie du bâtiment ou de bâtiments voisins</li> <li>• Favoriser la ventilation naturelle ainsi que la maximisation de l'ensoleillement au sein des bâtiments</li> <li>• Dans les bâtiments utilisés à des fins autres que résidentielles, prévoir des espaces intérieurs conviviaux pour les cyclistes, notamment des vestiaires et des douches</li> </ul>

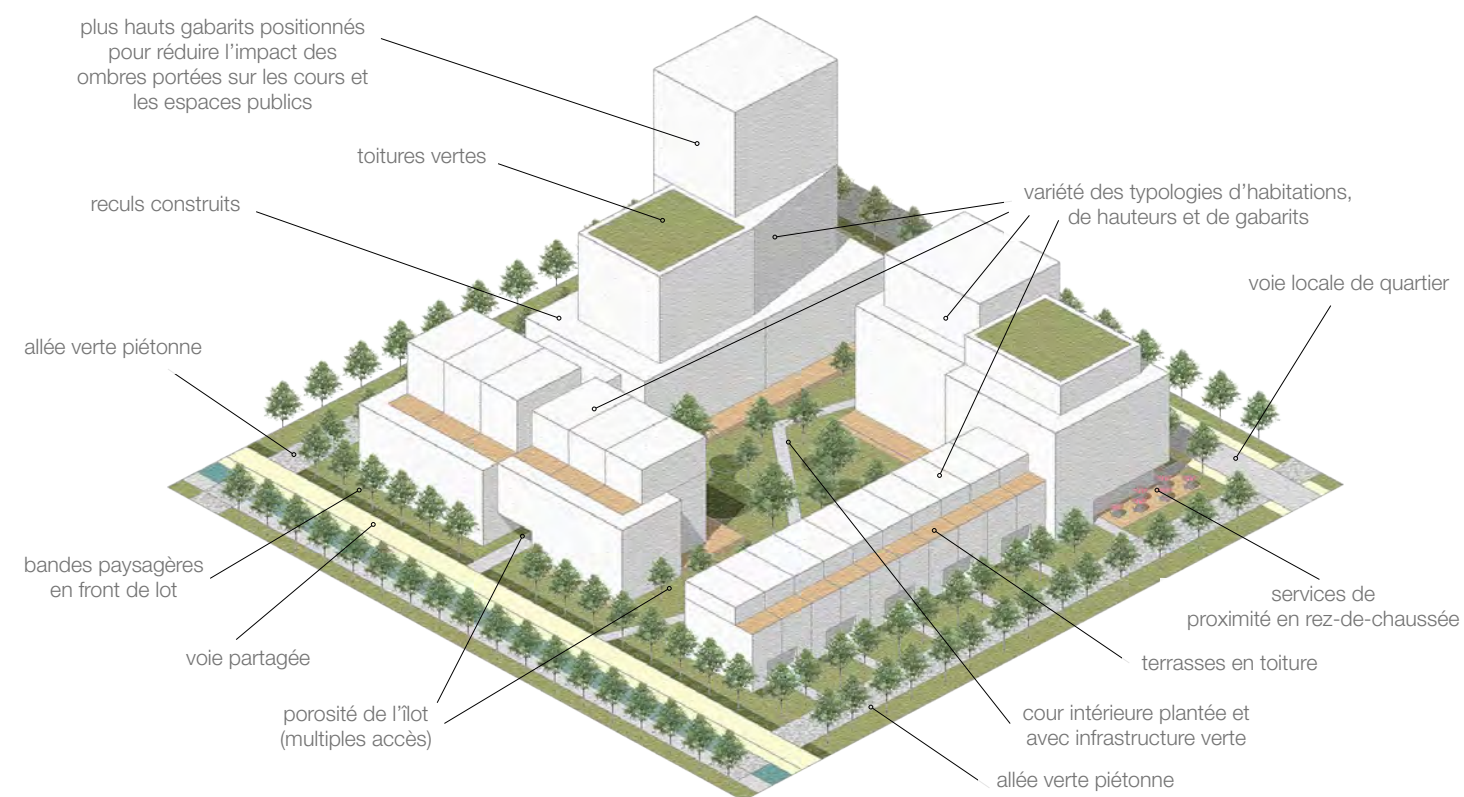


Illustration de principes d'aménagement du PPU visés pour un îlot construit (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Agrandissement respectant le patrimoine bâti (Griffintown, Montréal)



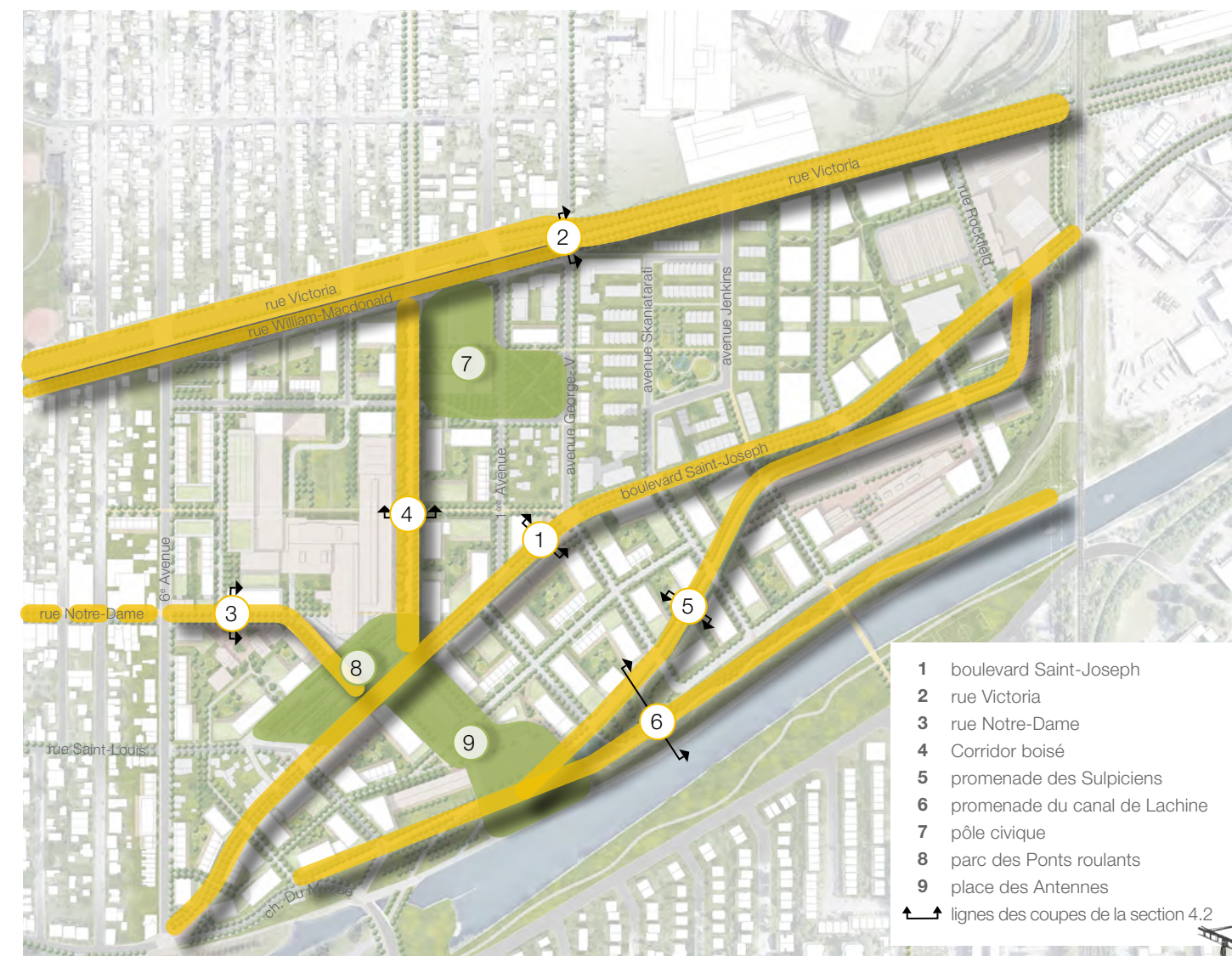
Rappel du vocabulaire industriel dans les nouvelles constructions (Pointe-Saint-Charles, Montréal)

## 4.2

# Les marqueurs structurants

Les grands axes de mobilité ainsi que les espaces publics d'envergure font office de marqueurs qui structurent l'organisation spatiale du territoire. Facilement accessibles, ils favorisent l'appropriation de l'écoquartier et offrent des options de déplacements multiples et attrayantes à l'intérieur de celui-ci. Ils contribuent également à encadrer et à faire découvrir, à travers différentes percées visuelles, les grands ensembles patrimoniaux et autres éléments d'intérêt. Enfin, ils constituent les points d'ancrage de l'ossature des espaces publics.

La carte ci-dessous montre la localisation approximative des marqueurs structurants, qui sont principalement situés sur des terrains publics existants ou à venir. Dans les pages qui suivent, chacun fait l'objet d'une fiche qui décrit les objectifs et les balises à suivre pour son aménagement en fonction des caractéristiques qui lui sont propres. Les marqueurs structurants contribuent par ailleurs à la trame verte et bleue décrite à la sous-section 3.3.2.



Plan des marqueurs structurants



## 4.2.1 Le boulevard Saint-Joseph

### Un tracé fondateur unificateur

L'ancien chemin *Upper Lachine*, l'une des principales routes terrestres du Québec aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles, affiche encore aujourd'hui des caractéristiques typiques de l'époque. Le réaménagement proposé du boulevard Saint-Joseph contribue à mettre en valeur les composantes historiques et nouvelles de cet axe de transport fondamental au développement de Lachine, grâce à un parcours dévoilant quatre unités de paysage distinctives.



#### Noyau villageois

Cette unité fait office de porte d'entrée, au sud-ouest de l'écoquartier, fortement marquée par l'étréoussse et par la sinuosité du boulevard Saint-Joseph. La petitesse des lots anciens et le resserrement du cadre bâti offrent des vues en enfilade sur l'écoquartier.



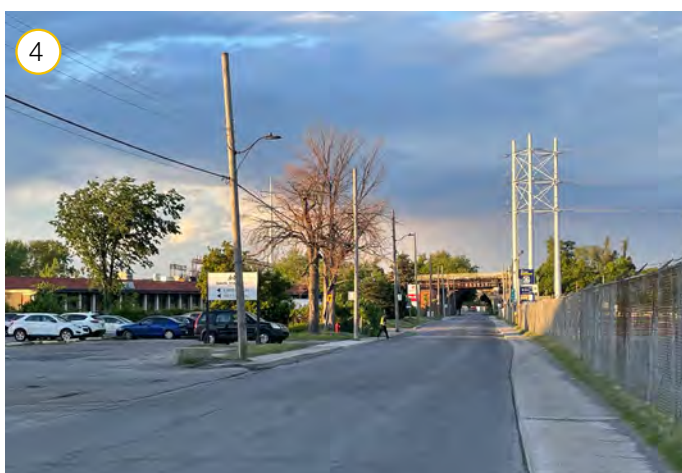
#### Dominion Bridge

Cette unité présente une concentration importante de bâtiments d'intérêt patrimonial de la Dominion Bridge, en plus de la présence emblématique des ponts roulants. Une large perspective ouverte à partir du boulevard Saint-Joseph vers le canal de Lachine confère à cette unité un potentiel de cœur actif et dynamique connecté au reste de l'écoquartier.



#### Renouveau urbain

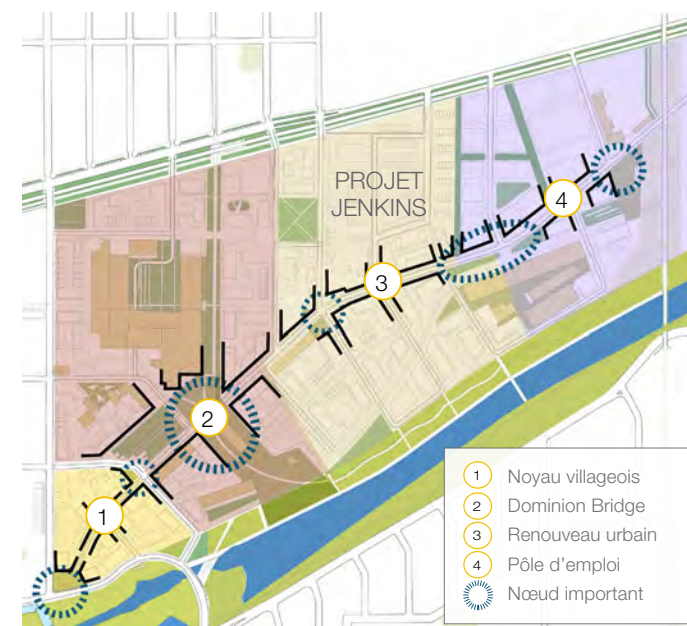
Cette unité en pleine transformation (projet Jenkins) offre un important potentiel résidentiel. Le tracé en courbe sur ce tronçon offre des perspectives visuelles sur certains éléments construits, ce qui lui confère un caractère distinct de celui du reste du boulevard.



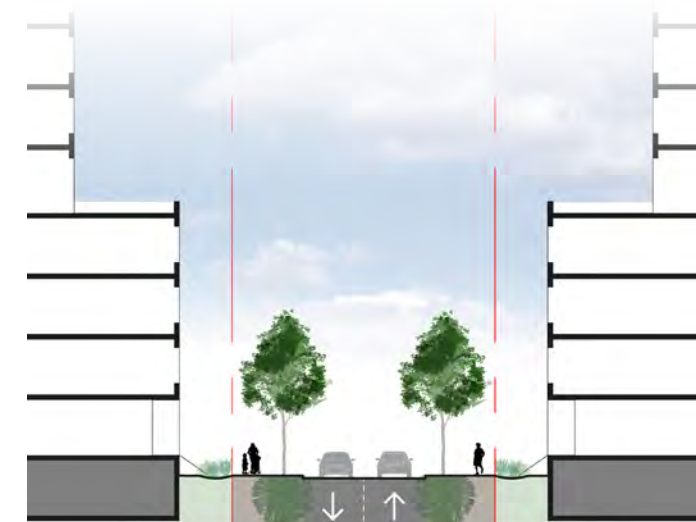
#### Pôle d'emploi

Cette unité est vouée principalement aux activités économiques, grâce à sa proximité de la voie ferroviaire du CP et des secteurs industriels à l'est et au nord. Les percées visuelles vers et depuis le viaduc de pierre Rockfield sont mises en valeur grâce au caractère rectiligne du boulevard. Les bâtiments du complexe industriel Allis-Charmers et les ponts roulants adjacents constituent également des points focaux. L'implantation plus éloignée des bâtiments et la contiguïté du boulevard Saint-Joseph et de la promenade des Sulpiciens sont propices à des aménagements offrant des perspectives d'intérêt sur l'ensemble bâti patrimonial. Enfin, la gare du Canal, juchée sur le talus ferroviaire, offre des vues saisissantes sur l'ensemble de l'écoquartier.

Photos du boulevard Saint-Joseph, par unité de paysage

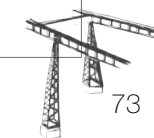


Plan de découpage du boulevard Saint-Joseph par tronçon (unités de paysage)



Coupe du principe de réaménagement proposé pour le boulevard Saint-Joseph dans le tronçon Renouveau urbain (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

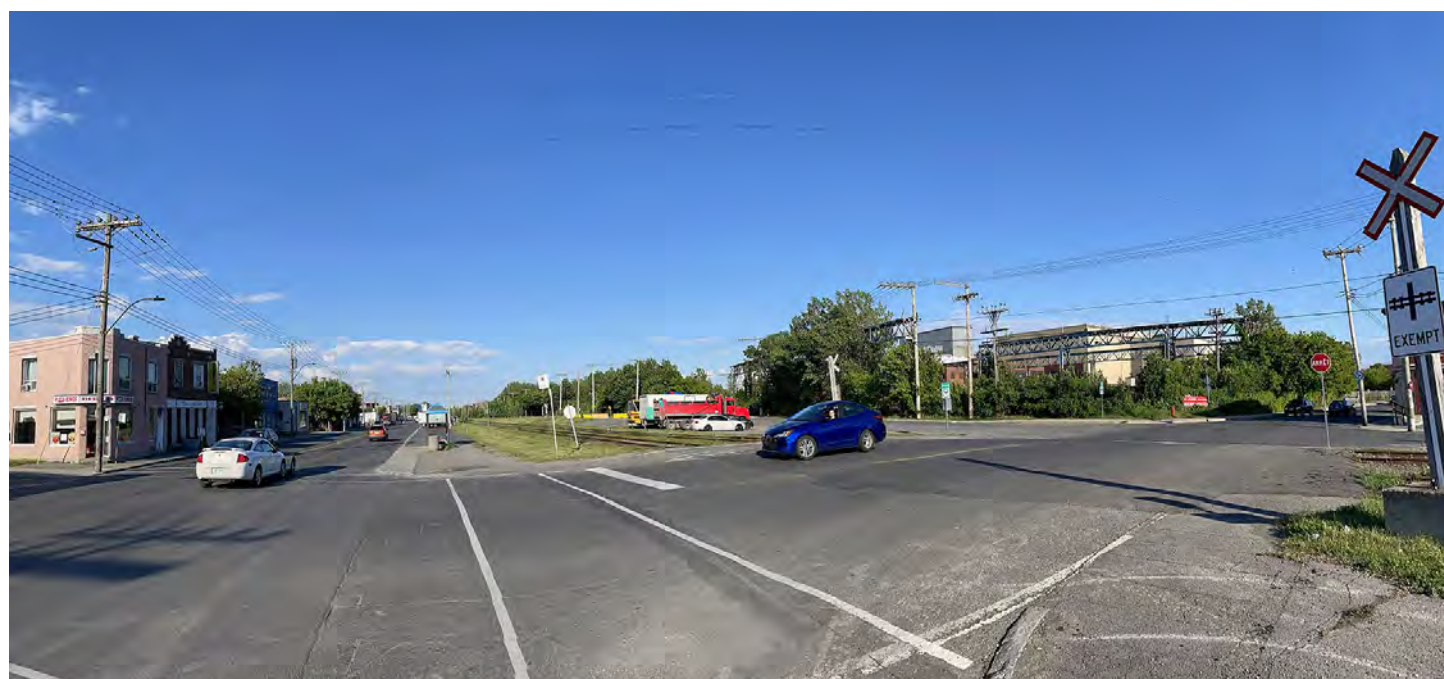
OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Préserver le caractère historique de ce tracé fondateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rendre hommage à sa forme sinueuse en aménageant une suite d'espaces publics le long du boulevard</li> <li>Proposer un encadrement sur rue et des gabarits d'immeuble en accord avec les différentes unités paysagères qui se retrouvent le long du boulevard</li> <li>Assurer des dégagements visuels le long de la rue afin de mettre en valeur les éléments d'intérêt patrimonial (bâtiments, ponts roulants, viaduc Rockfield, etc.)</li> <li>Assurer la conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial ayant un faible recul sur rue</li> <li>Réaménager le boulevard en tenant compte des vis-à-vis, soit le gabarit, le mode d'implantation et les faibles reculs construits relatifs aux bâtiments anciens</li> <li>Favoriser l'intégration de la végétation en cour avant des immeubles tout en tenant compte des caractéristiques singulières des tronçons (ex. : emprise étroite, faible recul construit)</li> <li>Privilégier des reculs de façade des bâtiments au-delà du 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> étage</li> <li>Favoriser la préservation des grandes volumétries existantes témoignant de la fonction industrielle de part et d'autre du boulevard</li> <li>Conserver un maximum de résidences de petit gabarit témoignant du passé villageois</li> </ul>
Réduire la circulation tout en assumant le statut de tracé fondateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des mesures d'atténuation aux points d'entrée décourageant la circulation automobile et favorisant une redirection vers la rue Victoria ou la 6<sup>e</sup> Avenue</li> <li>Préserver le nombre de voies dédiées à la circulation automobile (2) sur le boulevard et évaluer la possibilité de procéder à une mise à sens unique à une voie</li> </ul>
Intégrer l'espace suffisant pour les déplacements piétons, pour le verdissement et pour la gestion des eaux de surface	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioriser l'aménagement d'espaces publics ou de parcs adjacents au boulevard pour maximiser l'espace de déambulation disponible</li> <li>Privilégier la séquence d'aménagement suivante à partir de la ligne d'emprise : 1) trottoir d'au moins 2 m; 2) bande de plantation d'au moins 2 m; 3) chaussée</li> <li>Si l'emprise de rue est trop restreinte pour intégrer tous les aménagements souhaités, tolérer l'aménagement de contre-allées de mobilité active ou de plantations sur les terrains adjacents</li> </ul>
Préserver les parcours de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une largeur de voie suffisante pour le passage des autobus</li> <li>Prévoir des arrêts d'autobus espacés d'au maximum 300 m</li> </ul>
Favoriser un traitement distinctif du boulevard	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un marquage au sol distinctif, particulièrement aux points de traversée importants</li> <li>Intégrer du mobilier urbain et de l'éclairage rendant hommage à l'histoire du lieu</li> <li>Concevoir un aménagement en continuité avec les rails de part et d'autre du boulevard, particulièrement dans le secteur de la Dominion Bridge</li> </ul>



## 4.2.2 La rue Victoria

### Un axe structurant pour lier l'arrondissement au reste de la ville

Bordant l'ancienne voie ferrée du Grand Tronc et celle d'un ancien tramway, la rue Victoria, combinée à la rue William-Macdonald, présente aujourd'hui l'emprise de rue la plus large du secteur. Le long de cette frontière nord de l'écoquartier, on peut apercevoir plusieurs vestiges de l'occupation industrielle. C'est l'endroit tout désigné pour l'aménagement d'un boulevard urbain planté d'envergure intégrant un projet structurant de transport collectif ayant le potentiel de servir de lien majeur entre le Vieux-Lachine et le centre-ville de Montréal.

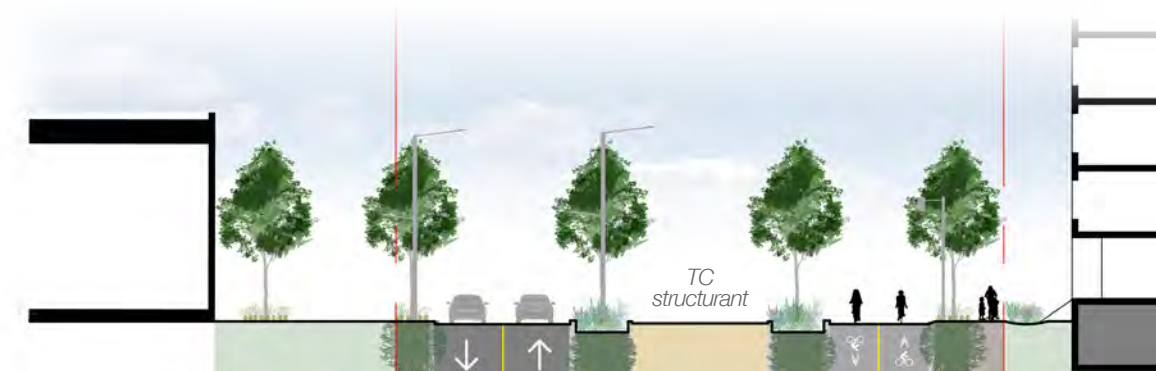


Rue Victoria existante, à l'intersection avec la 6<sup>e</sup> Avenue

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Desservir l'écoquartier par un projet structurant de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilégier au moins deux stations pour desservir le secteur</li> <li>• Prévoir un espace public plus important pour encadrer la future station du projet structurant de transport collectif qui sera le point de départ du Corridor boisé</li> </ul>
Confirmer la rue comme le principal axe de mobilité véhiculaire est-ouest	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménager la rue en la traitant comme un grand boulevard urbain disposant d'une capacité véhiculaire adéquate et compatible avec la circulation de véhicules lourds</li> </ul>
Réaménager en tirant profit de la large emprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Végétaliser abondamment pour améliorer la biodiversité</li> <li>• Intégrer de larges aménagements assurant une gestion importante des eaux de surface</li> </ul>
Intégrer un axe cyclable structurant continu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager des voies cyclables en site propre de type Réseau express vélo (REV)</li> <li>• Aménager plusieurs points de jonction sécuritaires pour s'orienter vers le cœur de l'écoquartier</li> <li>• Prévoir des stations de vélos (stationnement à grande capacité, borne de réparation, mobilier dédié, etc.) aux endroits stratégiques du réseau cyclable</li> </ul>
Améliorer les liens avec le quartier au nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmoniser la largeur des têtes d'îlot entre le côté nord et le côté sud</li> <li>• Optimiser les nouvelles connexions de mobilité active dans l'axe des rues existantes et aux intersections gérées par des feux de circulation</li> </ul>



Coupe du réaménagement potentiel pour la rue Victoria dans sa partie la plus large (entre la 1<sup>ère</sup> et la 6<sup>e</sup> Avenues)  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Coupe du réaménagement potentiel pour la rue Victoria dans sa partie la moins large (entre l'avenue George-V et le viaduc ferroviaire Rockfield)  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Illustration du réaménagement potentiel pour la rue Victoria face aux ponts roulants de la partie nord-ouest de la Dominion Bridge  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.2.3 La rue Notre-Dame

### Un axe commercial historique qui s'imbrique dans le quartier

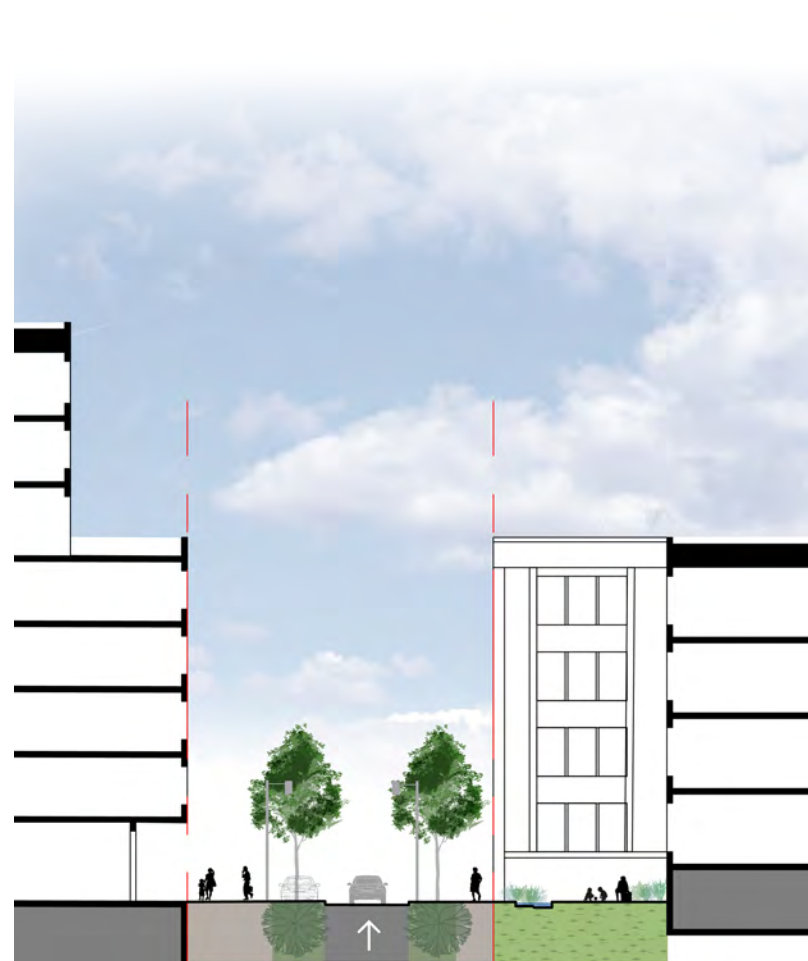
Devenue la principale artère commerciale de Lachine à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la rue Notre-Dame offre aujourd'hui une ambiance de rue commerciale locale. Cet axe important se butant à la limite ouest du secteur Lachine-Est offre un potentiel de prolongement exceptionnel vers le cœur de l'écoquartier. De nouveaux commerces et services complémentaires au reste de l'artère pourront s'implanter, permettant d'étendre l'animation urbaine jusqu'au parc des Ponts roulants et d'y admirer au passage les composantes d'intérêt les plus éloquentes de la Dominion Bridge.



Rue Notre-Dame existante à l'intersection de la 6<sup>e</sup> Avenue



Rue Notre-Dame existante à l'intersection de la 7<sup>e</sup> Avenue



Coupe de l'aménagement potentiel du prolongement de la rue Notre-Dame (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Mettre en valeur la connexion historique avec le boulevard Saint-Joseph	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un lien de mobilité entre la rue Notre-Dame et le boulevard Saint-Joseph</li> <li>Prendre en compte la présence imposante des ponts roulants</li> </ul>
Assurer une continuité commerciale à l'échelle de l'écoquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir l'intégration de locaux commerciaux minimalement en rez-de-chaussée (RDC) sur le tronçon situé entre la 6<sup>e</sup> Avenue et les ponts roulants</li> <li>Prévoir un faible recul construit afin de dynamiser les activités en RDC</li> </ul>
Assurer un accès adéquat de l'axe commercial existant	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maximiser les connexions avec le reste du quartier ainsi que le futur projet structurant de transport collectif sur la rue Victoria</li> <li>Prévoir une offre de stationnement adéquate et judicieusement située</li> </ul>

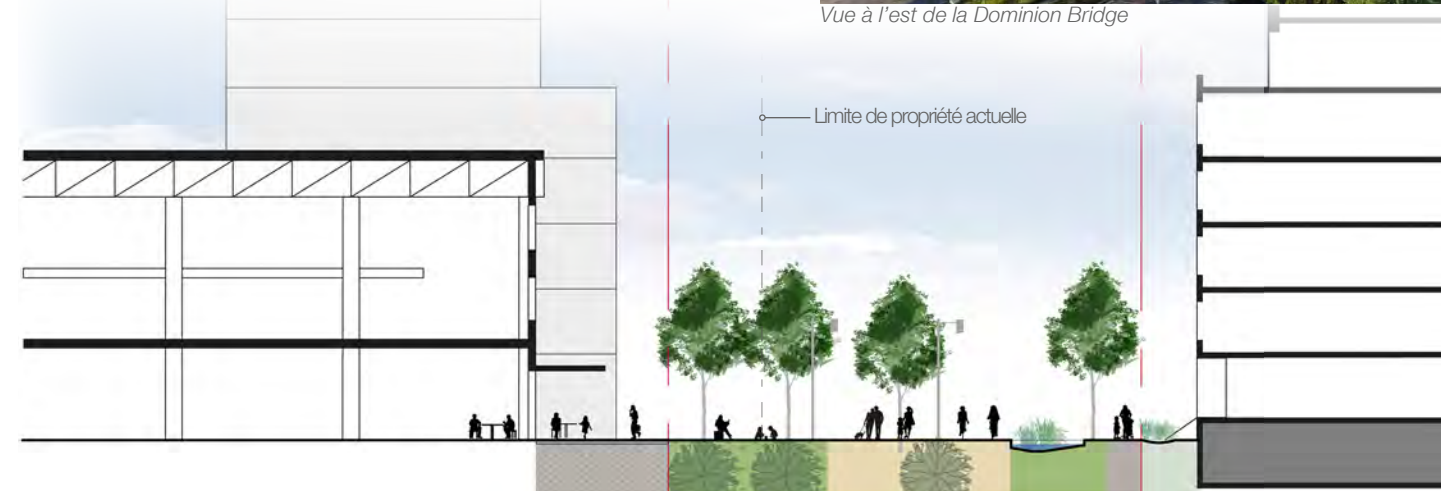
## 4.2.4 Le Corridor boisé

### Une promenade plantée émergeant du fer et de l'acier

Cet important lien de déplacement actif constitue l'épine dorsale de l'écoquartier entre la rue Victoria et le canal de Lachine. Grâce à la généreuse promenade verdie, démontrant de façon éloquente la contribution des aménagements dédiés à la gestion des eaux de ruissellement, ce parcours assure la principale desserte de la station centrale du projet structurant de transport collectif sur la rue Victoria ainsi que des équipements du pôle civique. Longeant l'une des halles les plus intéressantes du complexe patrimonial de la Dominion Bridge, l'axe offre plusieurs percées visuelles sur les nombreux attraits de l'écoquartier. Il termine son parcours à la place des Antennes, d'où part la promenade piétonne et cyclable du canal des Sulpiciens.

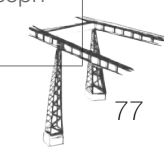


Vue à l'est de la Dominion Bridge



Coupe de l'aménagement potentiel proposé pour le Corridor boisé (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Créer un lien structurant nord-sud de mobilité active	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un cheminement direct et convivial entre le quartier nord, la station centrale de transport collectif sur la rue Victoria, le pôle civique et le canal de Lachine</li> <li>Aménager une large emprise de terrain pour optimiser l'expérience immersive en milieu végétalisé</li> <li>Prioriser les déplacements actifs</li> </ul>
Préserver et mettre en valeur les composantes d'intérêt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un lien visuel continu avec la Dominion Bridge</li> <li>Conserver au maximum la végétation en place et intégrer de généreux espaces de plantations</li> <li>Créer un aménagement linéaire structurant de gestion des eaux de ruissellement</li> <li>Mettre en valeur les rails présents</li> <li>Créer une percée visuelle sur les bâtiments patrimoniaux situés au sud du boulevard Saint-Joseph</li> <li>Prendre en compte des composantes bâties existantes ou disparues dans la conception des aménagements</li> </ul>



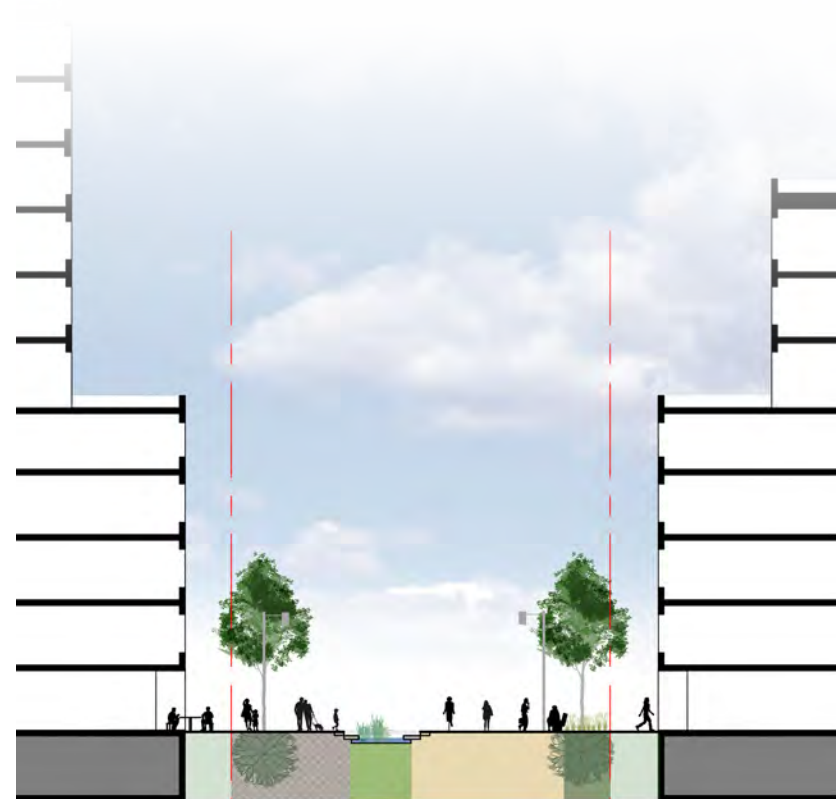
## 4.2.5 La promenade des Sulpiciens

### Un hommage aux premiers efforts de franchissement des rapides de Lachine

Le grand chantier inachevé du canal des Sulpiciens reflète l'envergure du défi auquel faisaient face les premiers colons voulant se diriger vers le lac Saint-Louis. Des traces des tentatives infructueuses d'édification de ce canal sont encore aujourd'hui perceptibles et la promenade se veut un hommage à ce tracé fantomatique et à ses bâtisseurs. Exclusivement piétonne et cyclable et s'inscrivant dans la continuité du Corridor boisé, la promenade des Sulpiciens propose une déambulation rappelant le tracé d'origine du canal et offre plusieurs percées visuelles vers des bâtiments ou autres éléments d'intérêt patrimonial. Ce parcours, intégrant un aménagement linéaire dédié à la gestion de l'eau, sillonne l'écoquartier d'est en ouest et permet de lier la place des Antennes à la place de la gare du Canal.



Axe de l'ancien tracé du canal des Sulpiciens



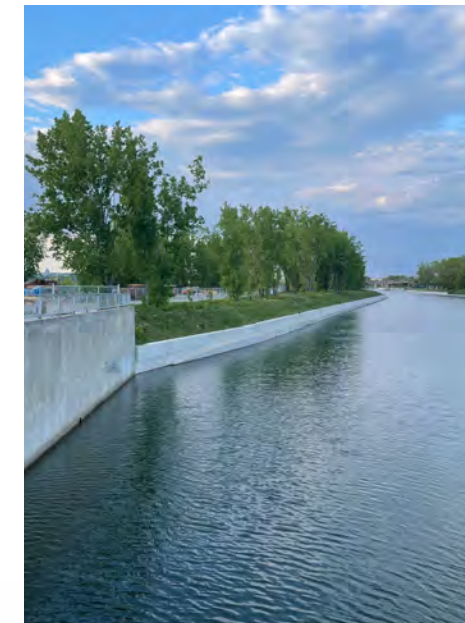
Coupe de l'aménagement potentiel pour la promenade des Sulpiciens (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Préserver, mettre en valeur et interpréter les vestiges du canal des Sulpiciens et son lien avec le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer une vaste promenade respectant le tracé historique du canal des Sulpiciens</li> <li>Assurer un traitement paysager distinctif rappelant la présence de l'eau</li> <li>Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et l'emplacement des vestiges encore présents</li> <li>Souligner l'histoire du canal des Sulpiciens</li> <li>Favoriser un aménagement ludique associé à la présence de l'eau le long de la promenade</li> </ul>
Créer un lien structurant est-ouest de mobilité active	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un lien actif direct entre la place des Antennes et le seuil nord-est de l'écoquartier, dont un accès direct à la gare du Canal</li> <li>Traiter ce lien comme une voie principalement piétonne et cyclable (sauf pour les véhicules d'urgence et d'entretien)</li> </ul>

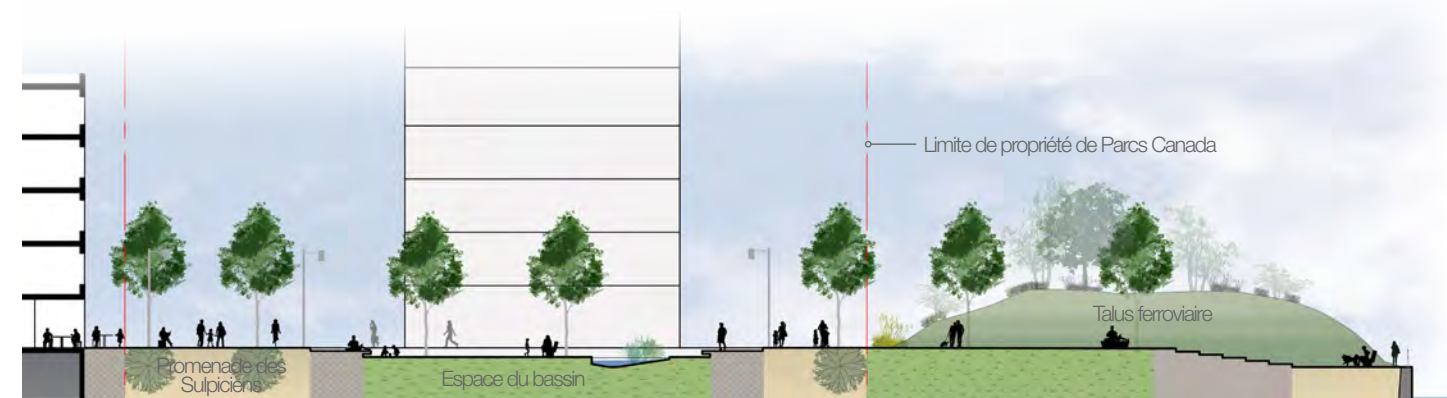
## 4.2.6 La promenade du canal de Lachine

### Lieu de contemplation d'un ouvrage historique national

Alors que la tentative de creuser un premier canal (des Sulpiciens) ne fut pas couronnée d'un grand succès, la concrétisation au 19<sup>e</sup> siècle du canal de Lachine fut un événement majeur pour le développement du territoire montréalais, marquant aujourd'hui encore la vie et le paysage lachinois. Cet ouvrage exceptionnel offre un espace dégagé en berge permettant de profiter de vues vers l'arrondissement de LaSalle, vers le Vieux-Lachine et vers le lac Saint-Louis. Tantôt piétonne et cyclable, tantôt partagée avec les automobilistes, la promenade proposée préserve un lien public le long de l'emprise fédérale du canal. Elle sait tirer parti des caractéristiques du lieu, dont la présence du talus ferroviaire et d'une friche végétale, et offre également des possibilités de contact avec l'eau grâce à une place publique ainsi qu'une nouvelle passerelle vers l'arrondissement de LaSalle. Bordée par différents projets immobiliers respectueux de l'échelle et de la visibilité du canal, la promenade est complémentaire aux activités pratiquées sur la berge.

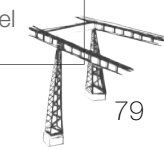


Vue de la berge existante du canal de Lachine



Coupe de l'aménagement potentiel pour la promenade du canal de Lachine (À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Préserver un accès public continu le long du canal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager un large lien à usage public tout le long de l'emprise de Parcs Canada</li> <li>Prévoir un axe de déambulation piétonne continu entre le chemin du Musée et la voie ferroviaire</li> <li>Éviter la circulation véhiculaire (autre que pour les urgences et l'entretien)</li> <li>Évaluer la possibilité d'aménager un sentier sur le talus ferroviaire présent dans la partie sud-est du territoire</li> </ul>
Tenir compte de la présence historique du talus ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimiser la modification des niveaux du talus</li> <li>Préserver au maximum la végétation en place et même la bonifier</li> <li>Prévoir une certaine continuité de l'aménagement paysager entre le talus, la place des Antennes et le parc des Ponts roulants</li> </ul>
Favoriser l'accessibilité au canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager un large espace public en berge, en collaboration avec Parcs Canada, lorsque les niveaux de terrain le permettent (à l'ouest du début du talus ferroviaire)</li> <li>Envisager certains percements du talus, aux endroits appropriés, pour assurer un lien visuel et physique avec le canal de Lachine</li> </ul>



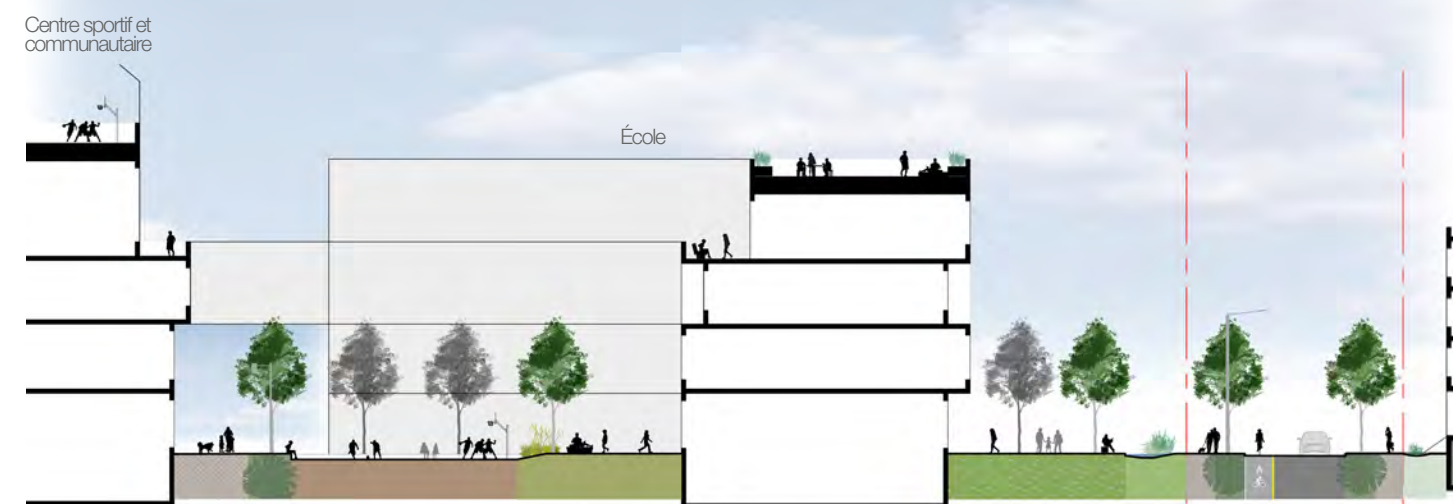
## 4.2.7 Le pôle civique

### Un espace éducatif, sportif et communautaire

La création d'un écoquartier complet et vivant, animé par de nouveaux ménages et une nouvelle main-d'œuvre en plus du reste de la communauté lachinoise, requiert une offre en services et en équipements adéquate. En amont de la planification du secteur, une analyse des besoins sportifs, communautaires et éducatifs actuels et futurs, couplée à une importante démarche immobilière, a été mise en place afin de déterminer les équipements requis ainsi que les sites potentiels pour leur implantation. Cette démarche a permis de confirmer les besoins et a mené à l'acquisition d'un site par la Ville afin de créer un nouveau pôle civique d'envergure pour l'arrondissement de Lachine, en plein cœur de l'écoquartier. Ce pôle comprendra une nouvelle école primaire, un centre sportif et communautaire de même qu'un parc qui intégrera un boisé existant.



Extrait du plan d'ensemble - secteur du pôle civique  
(À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Coupe de l'aménagement potentiel du cœur du pôle civique  
(À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES
Implanter une nouvelle école primaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir l'espace disponible pour accueillir une école d'au moins 24 classes primaires et de 8 classes préscolaires (700 à 800 écoliers)</li> <li>Assurer une desserte adéquate pour la clientèle des quartiers périphériques</li> <li>Concevoir une architecture distinctive, basée sur le modèle de nouvelle génération d'écoles du gouvernement provincial axé sur les réalités d'apprentissage du 21<sup>e</sup> siècle</li> </ul>
Intégrer un centre sportif et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser un emplacement à proximité de l'axe Victoria (et du futur projet structurant de transport collectif)</li> <li>Prévoir un site pouvant accueillir une superficie de plancher d'au moins 8 000 m<sup>2</sup>, des bassins et des aires de jeu aquatiques, des salles communautaires, des gymnases ainsi qu'un toit terrasse</li> <li>Concevoir une architecture distinctive, servant de point de repère dans le quartier</li> </ul>
Aménager un parc intégrant le boisé existant préservé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver et mettre en valeur la majorité de l'espace boisé existant</li> <li>Favoriser l'intégration d'aménagements à vocation éducative</li> <li>Évaluer la possibilité de dédier l'espace non occupé par le boisé à des activités complémentaires à l'école et au centre sportif et communautaire adjacents</li> <li>Prévoir des aménagements (biorétention, parc résilient, etc.) permettant la rétention des eaux de ruissellement en cas de pluies exceptionnelles afin de prévenir les inondations</li> </ul>



Illustration de l'aménagement potentiel pour le pôle civique  
(À titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.2.8 L'espace central du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes

### Un hommage au transport ferroviaire

Véritable plaque tournante du transport de l'acier entre Lachine-Est et le reste de l'Amérique, l'espace central du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes témoigne de l'importance et du haut degré d'intégration du transport ferroviaire dans la chaîne logistique des industries de Lachine-Est. Combiné aux imposants espaces de chargement/déchargement, l'ensemble fut une composante essentielle au fonctionnement des industries. Ces deux nouveaux espaces publics, un parc et une place, offrent des lieux de rencontre, d'animation et de découvertes sur l'histoire du lieu.



Extrait du plan d'ensemble montrant la place des Antennes et le parc des Ponts roulants  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Illustration aérienne de l'aménagement potentiel du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Illustration montrant la mise en valeur potentielle du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES
Créer une nouvelle place publique en hommage aux antennes ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en valeur les nombreuses antennes de voies ferrées qui bordaient autrefois le canal de Lachine</li> <li>Mettre en valeur les composantes archéologiques et patrimoniales liées aux activités industrielles antérieures, notamment attribuables au travail d'ouvriers autochtones</li> <li>Concevoir l'espace afin de permettre les rassemblements d'envergure</li> <li>Mettre à profit la pente descendante entre le boulevard Saint-Joseph et le canal</li> <li>Maximiser l'ouverture et les percées visuelles vers le canal de Lachine</li> <li>Favoriser la présence de l'eau, en complémentarité avec le canal de Lachine et en rappel de l'ancien canal des Sulpiciens</li> <li>Convertir les bâtiments 20-21 et 104 afin d'offrir des espaces de services communautaires, de culture et d'interprétation permettant d'animer la place</li> </ul>
Aménager un parc mettant en valeur les ponts roulants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver et restaurer la majorité des anciennes structures d'acier encore présentes sur le site</li> <li>Aménager des lieux de détente et des espaces d'interprétation historique</li> <li>Assurer une liaison visuelle et physique avec la place des Antennes et le Corridor boisé</li> <li>Prévoir des aménagements (biorétention, place résiliente, etc.) permettant la rétention des eaux de ruissellement en cas de pluies exceptionnelles afin de prévenir les inondations</li> </ul>

## 4.3

# Les aires d'ambiance

Les aires d'ambiance sont des parties de l'écoquartier principalement composées des grands ensembles industriels historiques ou de seuils stratégiques, qui contribuent à la cohérence de l'écoquartier.

L'identification des aires d'ambiance se base sur les caractéristiques distinctives de sous-secteurs ou des grandes propriétés du territoire du PPU, telles que l'utilisation du sol, le cadre bâti, les points de vue et les percées visuelles. Ces caractéristiques et leur évolution ont grandement été façonnées par l'occupation industrielle du territoire, procurant une organisation distinctive à chacune des portions développées par différentes entreprises, particulièrement pour les ensembles de la Dominion Bridge, la Stelfil et la Allis-Chalmers.

La carte ci-contre illustre les limites approximatives des aires d'ambiance, qui sont principalement situées sur des propriétés privées. Dans la présente sous-section, chaque aire d'ambiance est décrite sous forme de fiche présentant les objectifs et les balises d'aménagement qui le concernent. Ces indications portant sur la nature des constructions et des aménagements souhaités permettent d'orienter la conception des projets immobiliers à venir.

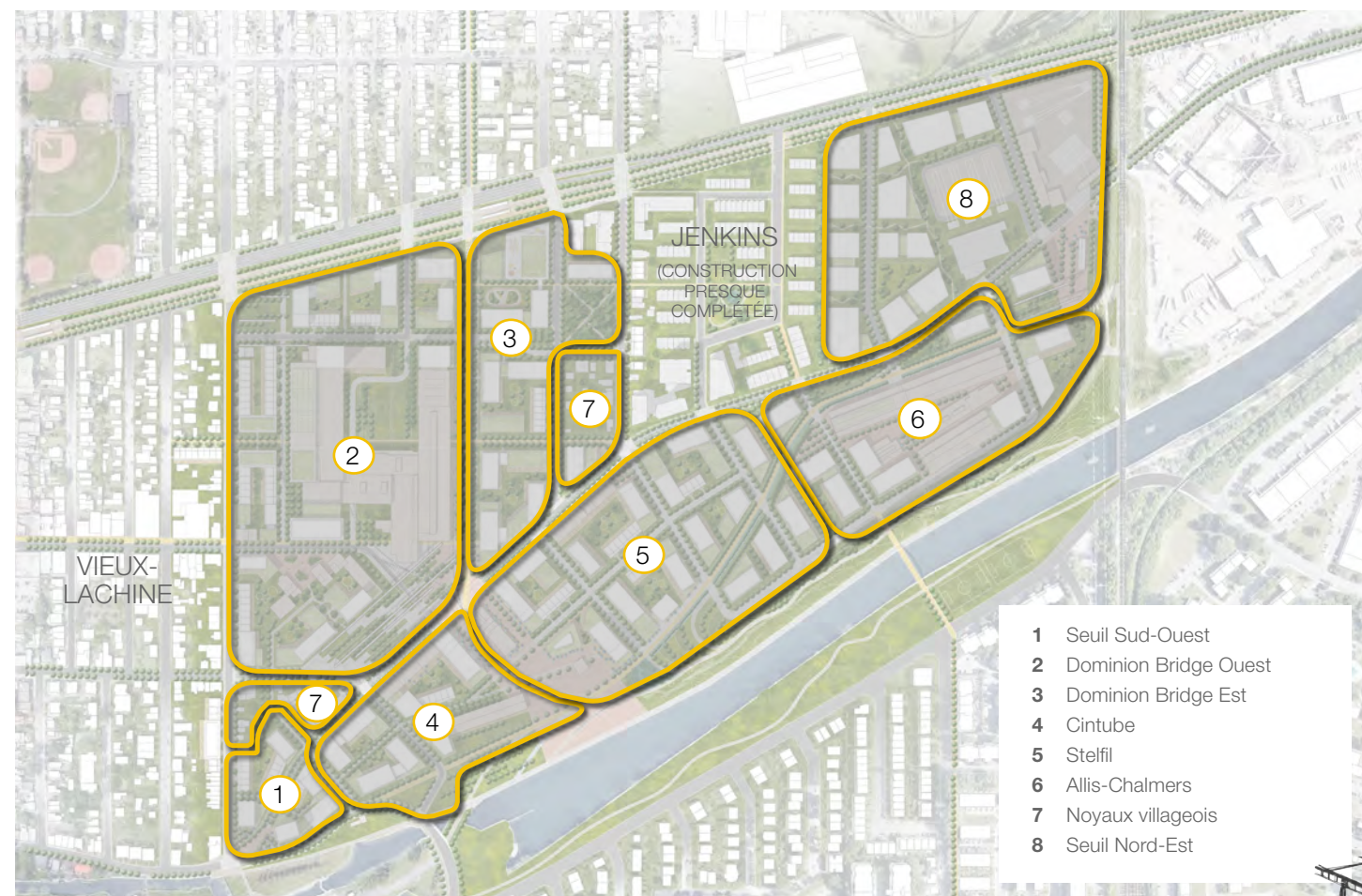
Il est à noter que le site de l'ancienne usine Jenkins, aujourd'hui disparue, a volontairement été exclu du découpage de la carte. En effet, un projet immobilier a déjà été approuvé pour ce site avant l'élaboration du PPU et est en cours de réalisation. De plus, afin de tenir compte des limites de propriété actuelles, le grand ensemble historique original de la Dominion Bridge est scindé en trois parties : la Dominion Bridge Ouest, la Dominion Bridge Est ainsi que la Cintube.

Enfin, les interventions illustrées pour chaque fiche d'aire d'ambiance expriment les stratégies d'aménagement possibles pour atteindre les objectifs du PPU, mais sans fermeture à d'autres solutions ou à d'autres approches conceptuelles.

## Les types d'interventions patrimoniales au sein des aires d'ambiance

Les quatre termes suivants sont utilisés pour préciser les objectifs et balises touchant les aires d'ambiance :

- La **PRÉSERVATION** est l'ensemble des actions qui visent à maintenir intacts, à protéger, à entretenir ou à stabiliser les matériaux et les formes d'un lieu, ou de l'une de ses composantes, sans les modifier, en compatibilité avec leurs valeurs patrimoniales.
- La **RESTAURATION** est l'ensemble des actions qui visent à redonner à un lieu ou à l'une de ses composantes un état antérieur d'intégrité dans le but d'en révéler les valeurs patrimoniales. La reconstitution complète d'un lieu n'est pas nécessairement souhaitable et ne devrait être envisagée que dans des situations exceptionnelles.
- La **RÉHABILITATION** est l'ensemble des actions qui visent à rendre possible un usage différent pour assurer la pérennité d'un lieu, en y effectuant des réparations, des modifications d'ordre fonctionnel ou des ajouts compatibles avec ses valeurs patrimoniales.
- La **MISE EN VALEUR** est l'ensemble des actions qui visent à rendre plus accessibles, plus lisibles et plus compréhensibles les valeurs patrimoniales d'un lieu. Elle peut être complémentaire à toute intervention de préservation, de réhabilitation ou de restauration.



Plan des aires d'ambiance identitaires

## 4.3.1 Le seuil Sud-Ouest

Les propriétés bordant le boulevard Saint-Joseph à la limite sud-ouest du secteur offrent l'occasion de créer une véritable porte d'entrée pour l'écoquartier, tout en rendant hommage au caractère villageois encore présent, en continuité avec le tissu résidentiel du Vieux-Lachine.



Vue aérienne du seuil Sud-Ouest (juin 2021)



Photo du seuil Sud-Ouest (hiver 2023)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Intégrer des interventions venant mettre en valeur le seuil d'entrée du nouveau quartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en valeur la forme triangulaire de l'îlot dans l'architecture et les aménagements</li> <li>Préconiser un volume construit de plus grande hauteur en vis-à-vis de l'intersection Saint-Joseph/6<sup>e</sup> Avenue/du Musée</li> <li>Favoriser la présence d'un petit espace public au bout de la pointe triangulaire, marquant l'entrée sud-ouest de l'écoquartier</li> <li>Prévoir l'intégration d'un traitement de RDC commercial dynamique le long de cette place</li> <li>Arrimer la forme de l'espace au réaménagement potentiel de cette intersection à la configuration particulière</li> </ul>
Respecter le caractère villageois à proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tenir compte du vis-à-vis, de l'échelle et du gabarit dans l'implantation des nouveaux bâtiments limitrophes des bâtiments anciens</li> <li>Préserver le lotissement, le gabarit et les typologies construites de faible densité à proximité de la rue Sainte-Marie</li> <li>Privilégier l'intégration d'un espace d'accès public avec ruelle en cœur d'îlot pour assurer une transition avec les constructions existantes du noyau villageois</li> </ul>
Assurer une interface publique le long du canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir un traitement de façade principale le long de la rue du Musée</li> <li>Arrimer les aménagements du seuil sud-ouest avec ceux de la promenade du canal de Lachine</li> </ul>



Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Sud-Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur seuil Sud-Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Illustration du réaménagement potentiel pour le seuil Sud-Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



## 4.3.2 La Dominion Bridge Ouest

La Dominion Bridge fut, au début du 20<sup>e</sup> siècle, le témoin le plus éloquent du passage de la petite entreprise aux immenses complexes industriels. Il a été sans conteste un géant national, voire continental. Sa partie ouest, qui comprend les bâtiments industriels les plus étendus du secteur Lachine-Est, est celle qui présente le plus d'intérêt en raison de son ancienneté, des dimensions hors du commun des bâtiments et de l'originalité de certains éléments.



Vue aérienne des ponts roulants et des bâtiments administratifs de la Dominion Bridge Ouest (juin 2021)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver, mettre en valeur et interpréter les ponts roulants</li> <li>Préserver l'atelier principal (bâtiment 29)*</li> <li>Viser la réhabilitation de l'ensemble formé par les bâtiments 107, 9, 10, 31, 98 et 108 (succession de bâtis associés à une chaîne de montage)*</li> <li>Assurer la réhabilitation des bâtiments administratifs (bâtiments 1a, 1b, 1c)* au sud de la rue Notre-Dame en privilégiant la transformation de leur occupation</li> <li>Mettre en valeur les vestiges ferroviaires (rails, butoirs, etc.) du site</li> <li>Favoriser la préservation de pièces et de matériaux locaux, notamment les valves Jenkins présentes sur le site de la Dominion Bridge</li> </ul>
Préserver le lien historique entre le site et la communauté lachinoise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser des activités de nature communautaire et écologique sur le site afin de susciter l'appropriation collective</li> <li>Mettre en place des activités, entre autres commerciales, complémentaires à celles qui sont présentes sur la rue Notre-Dame</li> <li>Développer l'interprétation historique pour mieux faire connaître l'importance du lieu dans l'histoire de Montréal, en impliquant notamment les institutions muséales locales</li> </ul>
Respecter les trames construites avoisinantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des gabarits construits en transition avec les bâtiments de la 6<sup>e</sup> Avenue</li> <li>Privilégier les gabarits plus élevés vers la rue Victoria</li> <li>Minimiser le nombre d'entrées charretières le long de la 6<sup>e</sup> Avenue</li> <li>Minimiser les impacts des constructions sur l'ensoleillement des espaces publics du pôle civique dans la Dominion Bridge Est</li> </ul>
Prolonger la rue commerciale Notre-Dame au sein de l'écoquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer un traitement architectural de type commercial (vitrines, marquises, multiples accès, etc.) minimalement en RDC, voire aux étages supérieurs</li> <li>Éviter tout espace de livraison ou débarcadère en façade</li> </ul>
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer au moins une nouvelle voie de circulation nord-sud entre les rues Notre-Dame et Victoria, et ce dans le respect des composantes patrimoniales à préserver</li> <li>Intégrer au moins un nouveau lien de mobilité active est-ouest traversant le complexe industriel</li> </ul>
Bonifier les espaces extérieurs et le verdissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la création d'une cour intérieure verdie d'envergure mettant en valeur la cour Dominion</li> <li>Préserver les caractéristiques identitaires de cette cour (proportions, orientation, ambiance, ensoleillement, etc.)</li> <li>Contribuer à l'accessibilité et au verdissement des espaces associés aux ponts roulants, notamment le parc des Ponts roulants</li> <li>Viser l'intégration d'un espace tampon verdi important complémentaire au Corridor boisé</li> </ul>

\* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Bridge Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur Dominion Bridge Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Illustration du réaménagement potentiel de la cour intérieure de la Dominion Bridge Ouest (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

### 4.3.3 La Dominion Bridge Est

La partie est de la Dominion Bridge présente un nombre beaucoup moins important de vestiges construits que la partie ouest. Certaines parties du site avec vestiges ferroviaires, où la nature a lentement repris racine, méritent toutefois d'être soulignées et mises en valeur.



Vue aérienne du secteur en friche de la Dominion Bridge Est (juin 2021)



Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Bridge Est  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur Dominion Bridge Est  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en valeur les vestiges ferroviaires (rails, butoirs, etc.) dans l'aménagement</li> <li>Mettre en valeur les composantes des bâtiments et des ouvrages disparus, lorsque c'est approprié, dans l'aménagement et les constructions</li> </ul>
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à l'intégration d'un lien de déplacement actif d'envergure nord-sud (le Corridor boisé) entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph dans le respect et en fonction des composantes patrimoniales à préserver</li> <li>Maximiser les liens est-ouest avec le site de la Jenkins</li> </ul>
Mettre en valeur les espaces naturels existants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver le plus possible le boisé existant au nord (la forêt intérieure) et favoriser son accès public</li> <li>Assurer un lien végétal continu de biodiversité entre cet espace boisé et le Corridor boisé</li> </ul>
Respecter la trame construite avoisinante	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir une volumétrie construite de plus faible gabarit en bordure des rues George-V et Dominion</li> <li>Minimiser les impacts des constructions sur l'ensoleillement des espaces publics du pôle civique</li> </ul>
Contribuer à l'intégration urbaine du pôle civique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maximiser les liens actifs vers le pôle civique</li> <li>Évaluer la possibilité de construire les bâtiments du pôle civique sur plusieurs étages, de façon à libérer de l'emprise au sol pour des aménagements extérieurs</li> <li>Évaluer la possibilité d'intégrer des équipements sportifs ou de détente en toiture</li> </ul>



Illustration de l'aménagement potentiel des abords du bâtiment de la Dominion Bridge, dans l'axe du Corridor boisé  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.3.4 La Cintube

Au début des années 2000, le complexe de la Dominion Bridge est racheté par l'entreprise Cintube spécialisée dans le cintrage de tubes, tuyaux, poutres et profilés. L'entreprise, toujours en activité au sud du boulevard Saint-Joseph, occupe un vaste site dont la mise en valeur pourra contribuer au dynamisme de la place des Antennes.



Photo des halles de la Cintube



Vue aérienne du complexe de la Cintube, avec, en avant-plan, la partie ouest de l'ancien complexe de la Dominion Wire (Stelfil) (juin 2021)



Extrait du plan d'ensemble - secteur Cintube  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur Cintube  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à l'aménagement de la place des Antennes en favorisant la préservation du bâti industriel existant en fond de scène et pour encadrer des vues</li> <li>Favoriser la réhabilitation des bâtiments 101 et 104 et de la station de pompage (102)*</li> </ul>
Assurer une interface publique le long du canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilégier un traitement architectural de la façade avant principale</li> <li>Aménager un front construit bâti dont les accès au bâtiment se font du côté du canal</li> </ul>
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implanter les volumes construits les plus hauts de façon perpendiculaire au canal de Lachine</li> <li>Minimiser la largeur des façades construites le long du canal</li> <li>Maximiser le nombre de liens accessibles au public entre le boulevard et le canal</li> <li>Prévoir un maximum de liens de mobilité active entre les bâtiments et les cœurs d'îlot</li> <li>Assurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes, en misant notamment sur des activités de commerce et de services</li> </ul>
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l'intégration d'un réseau d'îlots verdis à travers l'aménagement de cours intérieures</li> </ul>

\* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Illustration de l'aménagement potentiel d'une allée piétonne dans le secteur des halles de la Cintube, avec la chaufferie en fond de perspective  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.3.5 La Stelfil

Le point d’ancrage originel de la vocation industrielle du secteur est une tréfilerie établie au sud de la *Upper Lachine Road* (aujourd’hui boulevard Saint-Joseph) au 19<sup>e</sup> siècle, dont le complexe sera ensuite intégré à la Stelfil. Aujourd’hui, ne subsistent que trois bâtiments appartenant à l’ancien complexe industriel. Outre la mise en valeur de la présence historique du canal des Sulpiciens à intégrer sur le site, ces derniers témoins bâtis méritent également qu’on leur rende hommage.



Vue aérienne du site vacant de la Stelfil (juin 2021)



Extrait du plan d’ensemble - secteur Stelfil  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur Stelfil  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D’AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à l’aménagement de la place des Antennes</li> <li>Mettre en valeur la courbure des voies ferrées ayant influencé l’organisation spatiale du site</li> <li>Réhabiliter l’ancienne chaufferie (bâtiment 11)* ainsi que les bâtiments 20, et 21* afin de les intégrer au nouvel espace public de la place des Antennes</li> <li>Réhabiliter l’ensemble formé par les bâtiments 31, 32 et 33* en conservant sa vocation non résidentielle</li> <li>Préserver un lien visuel entre les bâtiments 20 et 21* et la chaufferie, en évitant les constructions à trop grande proximité</li> <li>Mettre en valeur les composantes des bâtiments et des ouvrages disparus, lorsque c’est approprié, dans l’aménagement et les constructions</li> </ul>
Marquer l’ancien canal des Sulpiciens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à l’aménagement de la promenade des Sulpiciens</li> <li>Libérer pour cette promenade une emprise continue d’au moins 20 m dégagée de toute construction</li> </ul>
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planter les volumes construits les plus hauts de façon perpendiculaire au canal de Lachine</li> <li>Minimiser la largeur des façades construites le long du canal</li> <li>Maximiser le nombre de liens accessibles au public entre le boulevard et le canal</li> <li>Prévoir un maximum de liens de mobilité active entre les bâtiments et les cœurs d’îlot</li> <li>Assurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes, en misant notamment sur des activités de commerce et de services</li> </ul>
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l’intégration d’un réseau d’îlots verdis à travers l’aménagement de cours intérieures</li> </ul>

\* pour plus de détails, consulter l’annexe A3



Illustration de l’aménagement potentiel de la Stelfil, le long de la promenade des Sulpiciens  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.3.6 La Allis-Chalmers

De tous les complexes de Lachine-Est, c'est celui qui est le plus intégralement conservé, avec peu de démolitions importantes. C'est l'é étroitesse du terrain qui a dicté l'implantation des bâtiments. Avec sa transformation potentielle, le complexe Allis-Chalmers mérite qu'on reconnaisse sa contribution au développement du secteur, encore perceptible aujourd'hui grâce à ses industries toujours actives.



Vue aérienne du complexe Allis-Chalmers (juin 2021)



Extrait du plan d'ensemble - secteur Allis-Chalmers  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur Allis-Chalmers  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans l'éventualité d'un changement de vocation du site :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>favoriser la préservation et la réhabilitation du complexe original, soit l'ensemble formé par les bâtiments 4, 6-8-9, 10 et 14*</li> <li>favoriser la préservation et la réhabilitation de l'ensemble formé par les bâtiments 2, 3 et 5*</li> </ul> </li> <li>Préserver et mettre en valeur les ponts roulants à proximité de la voie ferroviaire du CP</li> <li>Mettre en valeur les composantes des bâtiments et des ouvrages disparus, lorsque c'est approprié, dans l'aménagement et les constructions</li> </ul>
Marquer l'ancien canal des Sulpiciens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à l'aménagement de la promenade des Sulpiciens</li> <li>Maintenir pour cette promenade une emprise continue d'au moins 20 m dégagée de toute construction le long du boulevard Saint-Joseph</li> </ul>
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à la préservation de la friche et du talus ferroviaire présents au sud et à l'est de la propriété</li> </ul>
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'arrimer à la construction d'une éventuelle nouvelle passerelle piétonne entre les arrondissements de Lachine et de LaSalle</li> <li>Favoriser l'ouverture vers le canal de Lachine et cette passerelle en évaluant la possibilité d'aménager une percée à travers le talus ferroviaire</li> <li>Prévoir un dégagement suffisant pour aménager un lien de mobilité entre le talus ferroviaire et les bâtiments</li> </ul>
Assurer une gestion optimale des eaux de ruissellement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer des espaces de rétention de surface importants le long du boulevard Saint-Joseph, l'un des points les plus bas du secteur vis-à-vis du complexe industriel</li> </ul>

\* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Illustration de l'aménagement potentiel du secteur des halles de la Allis-Chalmers  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.3.7 Les noyaux villageois

Bien qu'on associe le secteur aux grands complexes industriels et à l'emploi, il est important de souligner que, pour des raisons évidentes de proximité des lieux de travail, c'était également un lieu de résidence pour une partie de la population ouvrière. Deux îlots résidentiels composés de bâtiments de faible gabarit situés au centre et à l'ouest du quartier en témoignent, certains contemporains de l'implantation de la Dominion Bridge. Ils méritent qu'on leur rende hommage à travers une intégration complémentaire à la mosaïque de l'écoquartier. La trame urbaine à proximité de la partie ouest du boulevard Saint-Joseph présente d'ailleurs une configuration particulière à préserver.



Rue Sainte-Marie dans le noyau villageois du secteur sud-ouest (juin 2021)



Noyau villageois dans le secteur sud-ouest (juin 2021)



Noyau villageois à l'est de la Dominion Bridge (juin 2021)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Protéger et mettre en valeur le caractère villageois ancien encore présent	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préconiser la conservation des résidences de petit gabarit entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Saint-Louis</li> <li>• Préconiser la conservation des bâtiments entre la rue George-V et la 1<sup>re</sup> Avenue</li> <li>• Si des transformations sont requises, préconiser des implantations et des gabarits construits similaires</li> <li>• Lorsque c'est possible, créer des espaces tampons ou des parcs entre les constructions existantes et les nouvelles constructions</li> </ul>



Extrait du plan d'ensemble - secteur noyau villageois sud-ouest  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur noyau villageois sud-ouest  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



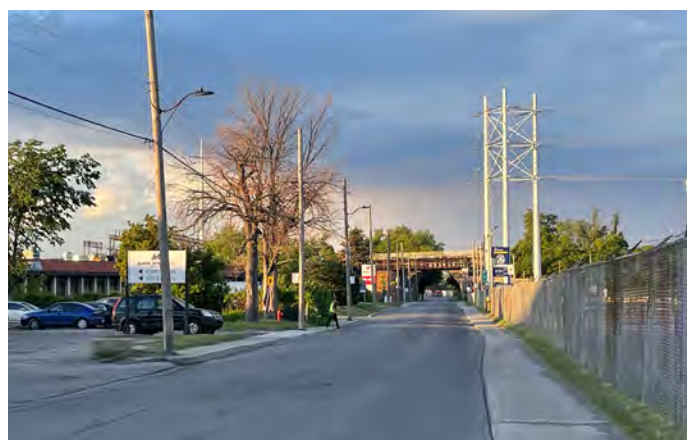
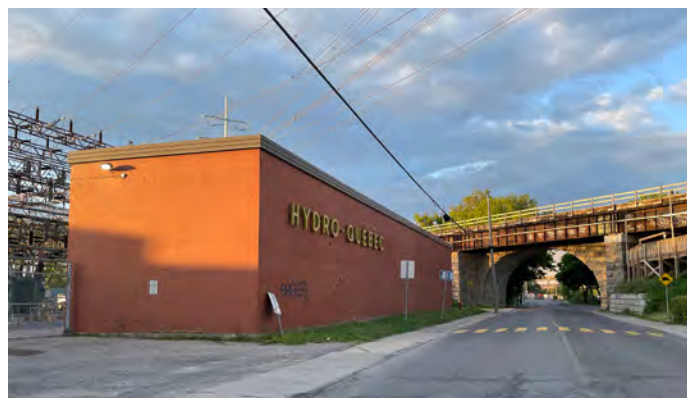
Extrait du plan d'ensemble - secteur noyau villageois central  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur noyau villageois central  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

## 4.3.8 Le seuil Nord-Est

Avec ses voûtes maçonneries surplombant le boulevard Saint-Joseph, le viaduc Rockfield est un ouvrage d'art remarquable qui marque l'entrée du secteur. Dans le développement de l'écoquartier, le réaménagement des terrains à proximité (poste d'Hydro-Québec, gare du Canal, site de l'entreprise Maax) contribue à améliorer l'environnement bâti et l'encadrement du boulevard. Sans compromettre la nécessité de répondre aux besoins techniques (poste électrique dont l'agrandissement est prévu par Hydro-Québec) et de manière plus intégrée à l'environnement urbain, l'aire d'ambiance offre un excellent potentiel de développement économique mieux ancré avec les activités en cours ou à venir pour le secteur. Il contribue aussi à une meilleure cohabitation avec le développement résidentiel de la Jenkins.



Photos du seuil Nord-Est près du viaduc Rockfield (juin 2021)



Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Nord-Est  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



Extrait de la vue aérienne - secteur seuil Nord-Est  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver et réhabiliter le bâtiment de manœuvre du poste Rockfield ayant front sur le côté nord du boulevard Saint-Joseph</li> <li>Préserver et mettre en valeur le viaduc Rockfield</li> <li>Maintenir la percée visuelle sur le boulevard Saint-Joseph encadrée par le viaduc Rockfield</li> <li>Mettre en valeur les composantes des bâtiments et des ouvrages disparus, lorsque c'est approprié, dans l'aménagement et les constructions</li> </ul>
Optimiser la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conserver la rue Rockfield</li> <li>Créer un nouveau lien de mobilité active le long de la voie ferrée du CP, permettant de relier la rue Victoria à la gare du Canal</li> <li>Favoriser la création d'une nouvelle rue entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph</li> </ul>
Préserver la vocation économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser l'implantation de nouvelles activités d'emploi générant peu de nuisances (ex. : nouvelles technologies, développement, etc.)</li> <li>Prévoir des constructions assurant une souplesse dans l'utilisation des superficies de plancher</li> <li>Intégrer des espaces extérieurs de détente</li> </ul>
Améliorer la cohabitation entre les différents usages des projets en minimisant les nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installer les équipements techniques (ex. : poste de transformation, pylônes, etc.) au cœur des îlots plutôt qu'en périphérie</li> <li>Intégrer un nouveau front bâti le long du boulevard Saint-Joseph et de la rue Victoria</li> <li>Créer des zones tampons végétalisées importantes au pourtour du site d'Hydro-Québec ainsi que de celui de l'ancienne Tamper (Bains Maax)</li> <li>Minimiser les vues directes (fenêtres) entre les bâtiments résidentiels et non résidentiels</li> <li>Éviter toute nouvelle activité pouvant créer des nuisances (odeurs, bruits, poussières, émanations, etc.)</li> </ul>



Illustration de l'aménagement potentiel de la place de la Gare, à proximité du viaduc Rockfield le long du boulevard Saint-Joseph  
(A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



*Les rails dans la Cintube*

# 5

## **La mise en œuvre**

*L'édification d'un écoquartier grâce à des outils novateurs et mobilisateurs*



La présente section expose les différentes stratégies qui seront déployées pour donner forme à l'écoquartier.

Les premières stratégies sont présentées dans les sous-sections 5.1 et 5.2 et consistent en des modifications au Plan d'urbanisme (PU) et aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1). La démarche d'écoquartier dans laquelle s'inscrit le présent PPU doit laisser la marge de manœuvre nécessaire à l'expérimentation. Le cadre réglementaire en tiendra compte pour permettre aux innovations de prendre place.

À ces modifications réglementaires s'ajoutent les stratégies décrites à la sous-section 5.3 afin de s'assurer que le déploiement de ce nouveau milieu de vie se concrétise selon la vision concertée. La transformation d'une friche industrielle en un nouveau quartier complet se fait par phases et à long terme. Elle requiert d'importants investissements publics et privés et implique de conclure plusieurs ententes de développement avec les propriétaires pour tenir compte des particularités des terrains visés, particulièrement concernant le patrimoine, et pour préciser les engagements mutuels entre la Ville eux. Des ententes avec certains partenaires publics devront également être passées pour permettre la réalisation de plusieurs interventions structurantes.

Enfin, la sous-section 5.4 décrit le plan d'action permettant de rassembler les conditions gagnantes qui contribueront à la mise en œuvre de l'écoquartier. La réussite et la concrétisation de ce projet seront fondées sur des partenariats et sur l'engagement de la Ville, bien sûr, mais aussi sur ceux de la communauté, des propriétaires et de la société civile.

# 5.1 Les modifications au Plan d'urbanisme

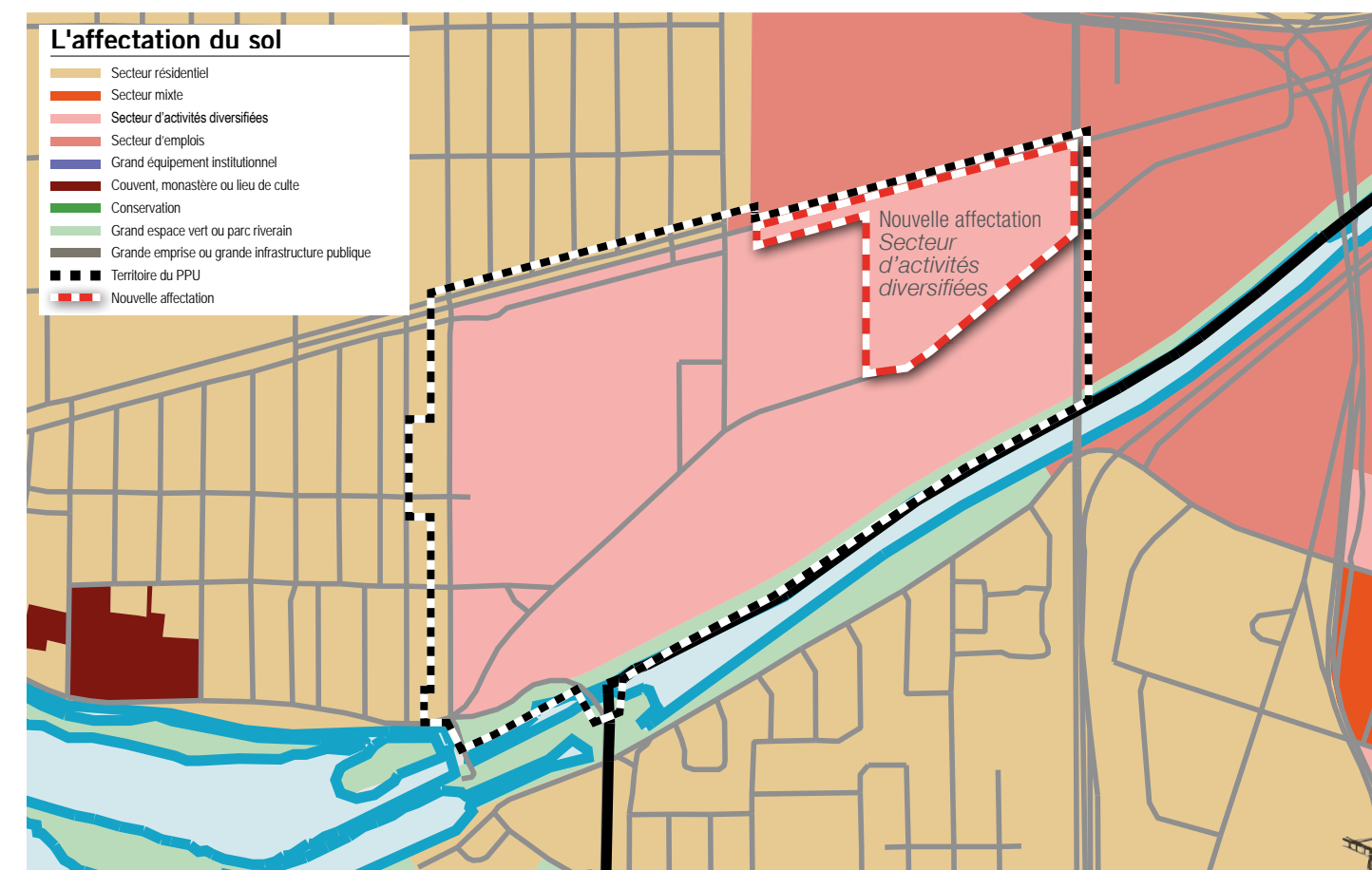
## 5.1.1 Les affectations du sol

### Les affectations antérieures

Avant le PPU, la majeure partie du territoire présentait deux affectations du sol dans le PU : l'affectation *Secteur d'emploi*, dans sa partie nord-est, et l'affectation *Secteur d'activités diversifiées* pour le reste du territoire.

### Les nouvelles affectations

Afin de répondre à la vision de développement d'un quartier complet intégrant une grande variété d'usages, la carte des affectations du sol du PU est modifiée pour que l'actuel *Secteur d'emploi* au sein du PPU devienne un *Secteur d'activités diversifiées*. Ainsi, la quasi-totalité du territoire de l'écoquartier est définie par cette dernière affectation, à l'exception de la partie ouest de la 6<sup>e</sup> avenue, qui demeure un secteur résidentiel.



Carte de la modification d'affectation du sol au PU

## 5.1.2 Les densités de construction

### Les densités de construction antérieures

Avant le PPU, le territoire comprenait au PU trois secteurs de densité à transformer et une partie de territoire établi, tels que représentés sur la carte ci-bas.

#### SECTEURS À TRANSFORMER

##### Secteur 09-T1

bâti de deux à six étages hors sol;  
taux d'implantation au sol faible ou moyen;  
COS minimal : 0,2;  
COS maximal : 5,0.

##### Secteur 09-T2

bâti de deux à cinq étages hors sol;  
taux d'implantation au sol faible ou moyen;  
COS minimal : 0,2;  
COS maximal : 3,0.

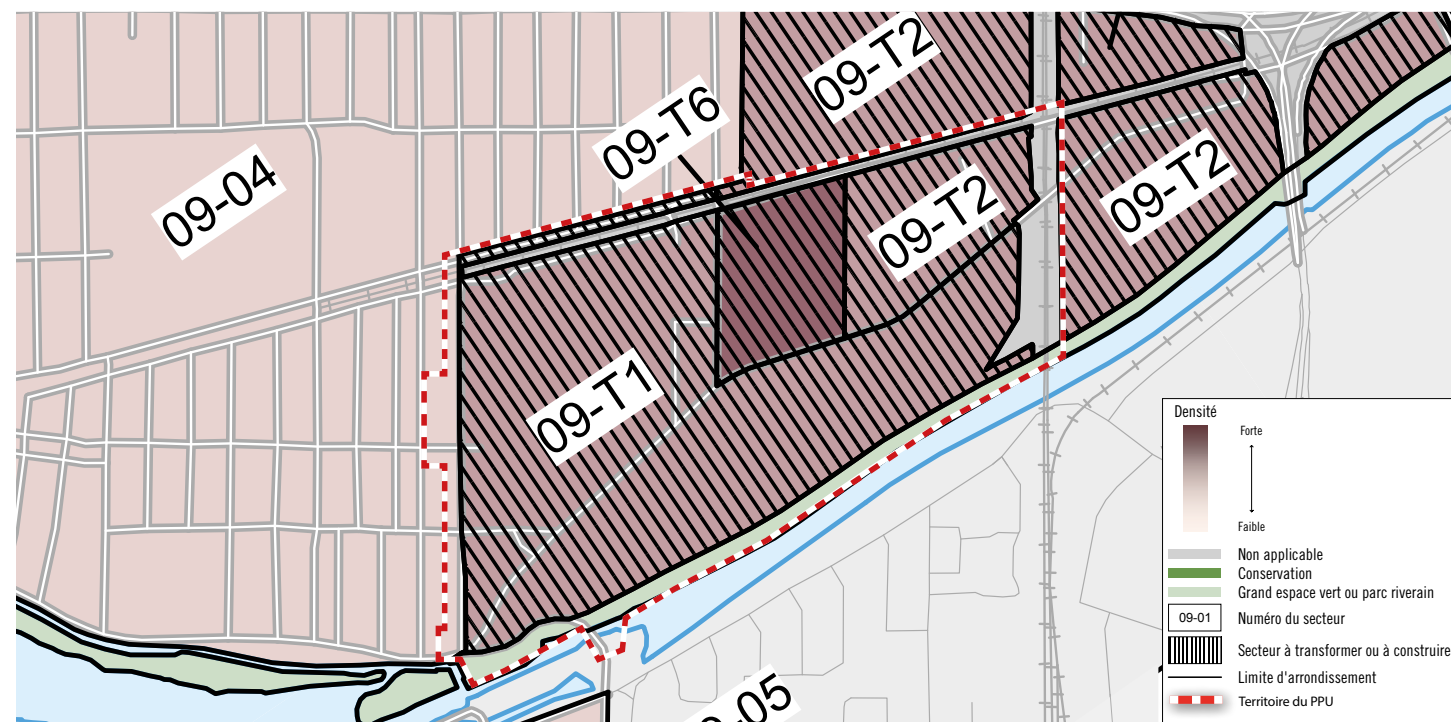
##### Secteur 09-T6

bâti de deux à dix étages hors sol;  
taux d'implantation au sol moyen ou élevé;  
COS minimal : 0,5;  
COS maximal : 4,0.

#### SECTEUR ÉTABLI

##### Secteur 09-04

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



Extrait de la carte des densités de construction antérieures

### Les nouvelles densités de construction

Afin de soutenir la mise en œuvre de la vision d'ensemble du PPU, particulièrement en ce qui concerne l'approche sur la forme urbaine et sur les gabarits construits expliquée dans la sous-section 3.3.6, et également afin de favoriser la mise en valeur du patrimoine bâti en place, les paramètres de densité de construction sont ajustés. Comme l'illustre la carte suivante, les secteurs 09-T1 et 09-T2 doivent faire l'objet de modifications importantes et de nouveaux secteurs de densité sont créés où :

- les hauteurs en étage sont augmentées ou réduites, selon les secteurs;
- les coefficients d'occupation du sol (COS) maximaux en vigueur sont maintenus pour tout secteur de huit étages et plus, mais sont toutefois abaissés dans les secteurs de quatre et six étages;
- les COS minimaux sont augmentés de 0,5 à 1,5 (selon le secteur) afin de respecter l'exigence de 80 logements/hectare minimale prévue au Schéma pour ce type d'aire TOD;
- les taux d'implantation au sol faibles ne sont plus permis pour les secteurs de huit étages et plus.

Enfin, les paramètres de densité sont maintenus pour le secteur 09-T6, lequel est associé au projet immobilier Jenkins presque complété.

##### Secteur 09-T7

bâti de deux à quatre étages hors sol;  
taux d'implantation au sol faible ou moyen;  
COS minimal : 0,5;  
COS maximal : 3,0.

##### Secteur 09-T8

bâti de deux à six étages hors sol;  
taux d'implantation au sol faible ou moyen;  
COS minimal : 0,5;  
COS maximal : 3,0.

##### Secteur 09-T9

bâti de deux à six étages hors sol;  
taux d'implantation au sol faible ou moyen;  
COS minimal : 1,0;  
COS maximal : 4,0.

##### Secteur 09-T10

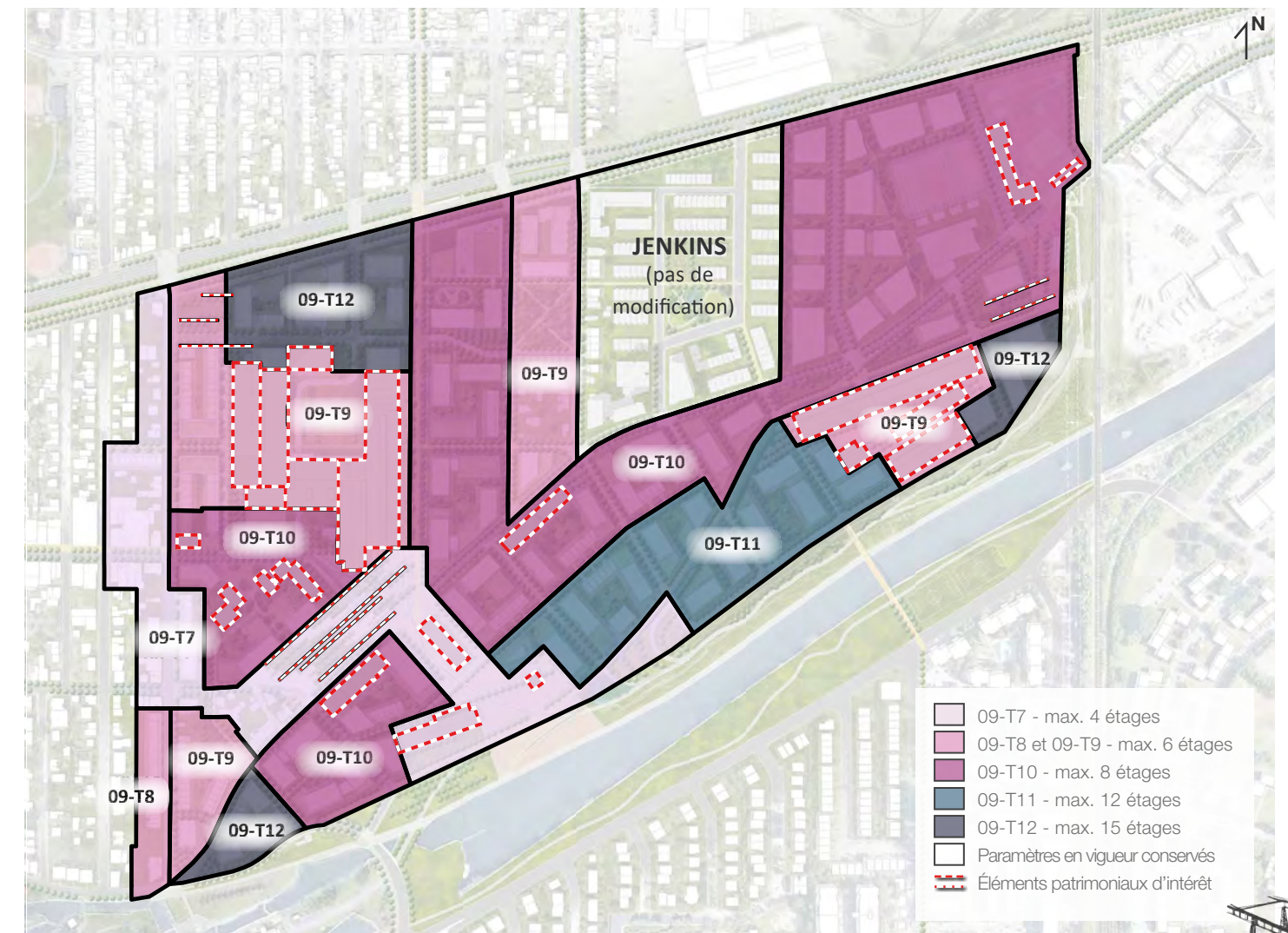
bâti de deux à huit étages hors sol;  
taux d'implantation au sol moyen;  
COS minimal : 1,5;  
COS maximal : 5,0.

##### Secteur 09-T11 :

bâti de deux à douze étages hors sol;  
taux d'implantation au sol moyen;  
COS minimal : 1,5;  
COS maximal : 5,0.

##### Secteur 09-T12 :

bâti de deux à quinze étages hors sol;  
taux d'implantation au sol moyen;  
COS minimal : 1,5;  
COS maximal : 5,0.



Carte des nouvelles densités de construction au PU, indiquant également les limites de hauteur

## 5.2

# Les modifications aux règlements d'urbanisme

Les modifications des paramètres de hauteur, de densité et d'affectation du PU décrites précédemment doivent se refléter et être intégrées dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine, en tenant compte des précisions décrites dans la présente sous-section.

## 5.2.1 Les hauteurs, les COS et les taux d'implantation

### Les hauteurs

La réglementation d'urbanisme doit prescrire une hauteur maximale des constructions égale à celle qui est indiquée, selon le secteur concerné, sur la carte de densité de construction projetée du plan d'urbanisme présentée dans la sous-section 5.1. Toutefois, la réglementation d'urbanisme peut prescrire :

- pour les nouveaux secteurs 09-T12, une hauteur maximale de 10 à 15 étages;
- pour les nouveaux secteurs 09-T7 et 09-T8 à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue, une disposition qui autorise d'atteindre la hauteur maximale prescrite dans ces secteurs uniquement pour des usages d'habitation visant des logements sociaux ou communautaires.

La réglementation d'urbanisme doit également prescrire une hauteur minimale de construction d'au moins trois (3) étages, sauf pour des groupes d'usages parc et zone protégée ainsi que d'utilité publique. Cette hauteur minimale ne s'applique pas non plus aux agrandissements d'un bâtiment existant.

### Les COS

La réglementation d'urbanisme doit intégrer des COS minimaux et maximaux égaux à ceux qui sont indiqués, selon le secteur concerné, sur la carte des nouvelles densités de construction présentée dans la sous-section 5.1.

### Les taux d'implantation

Afin de favoriser le respect de la densité minimale résidentielle prescrite au Schéma de 80 logements par hectare (excepté pour la partie à l'ouest de la 6<sup>e</sup> Avenue, qui est à 60 logements par hectare), le PPU prévoit un taux d'implantation moyen pour la majorité du territoire de Lachine-Est. Toutefois, afin d'augmenter les espaces non construits verdis et permettant d'accroître la perméabilité des sols, par souci de résilience face aux fortes pluies, il est prévu de contrôler plus spécifiquement l'implantation des bâtiments. Ainsi, la réglementation d'urbanisme doit prescrire un taux d'implantation maximal de 60 %.

Malgré ce qui précède, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour prescrire un taux supérieur qui devra concorder avec la définition du taux moyen établi dans le PU.

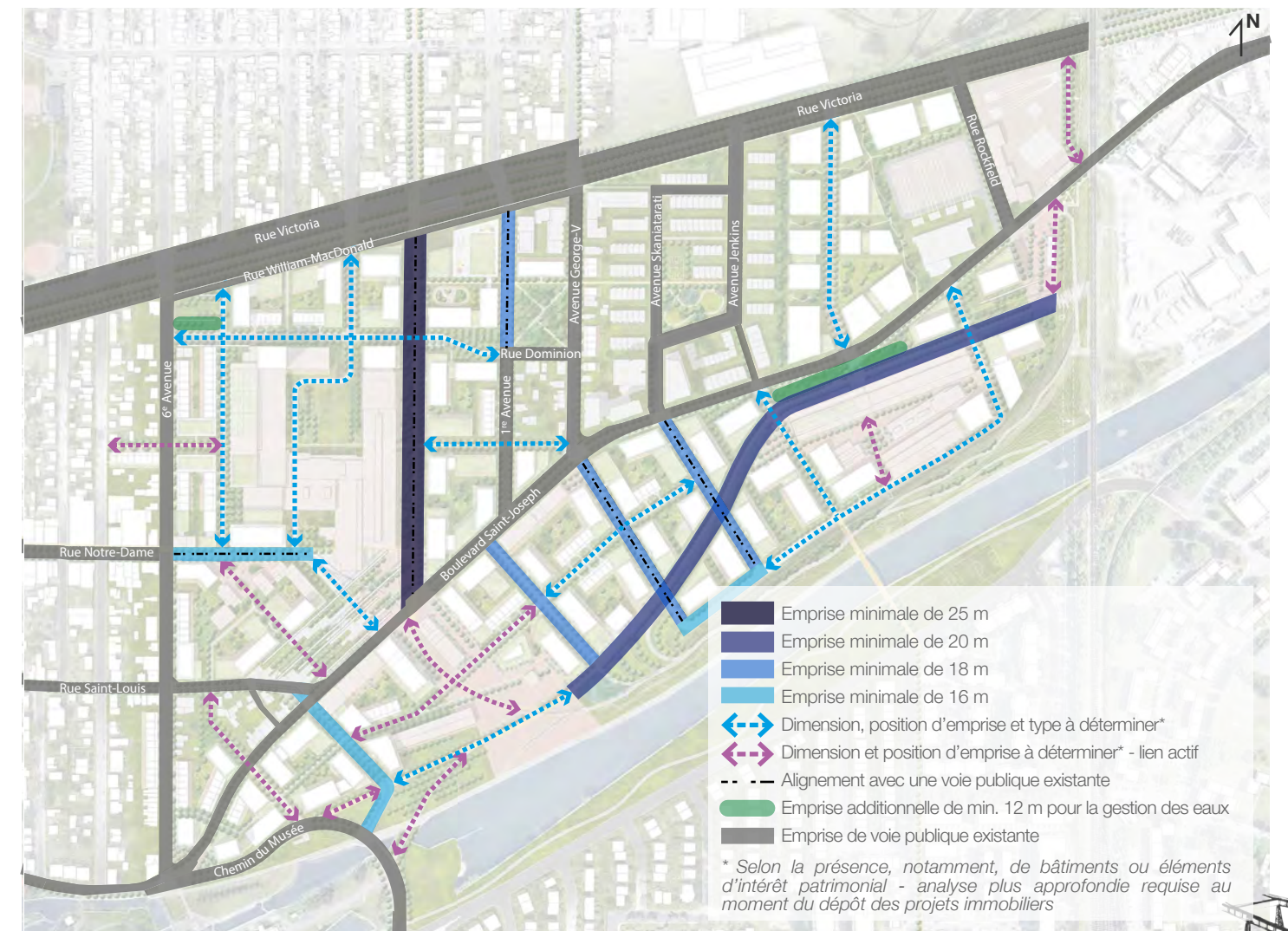
## 5.2.2 Les emprises de voies de mobilité

Afin d'assurer le respect de la trame urbaine envisagée pour l'écoquartier, en intégrant suffisamment d'espace pour le verdissement et la gestion de l'eau notamment, la réglementation d'urbanisme doit indiquer que toute opération cadastrale est sujette à l'intégration des voies de mobilité existantes et projetées structurantes.

Ainsi, la grille des voies de mobilité et de leurs emprises respectives, y compris les infrastructures de gestion des eaux de surface, doit suivre l'emplacement et les largeurs d'emprises apparaissant sur la carte ci-bas. Toute nouvelle voie de mobilité indiquée avec un pointillé noir doit être alignée avec la voie de mobilité existante à laquelle elle fait face. Les positions des emprises de voie de mobilité autres que celles qui sont indiquées sur la carte ne sont pas fixées par celle-ci. Les objectifs et les balises d'aménagement de même que les plans et les coupes que l'on présente à titre indicatif dans la section 4

permettent d'orienter la formulation d'objectifs et de critères de PIIA concernant le règlement de lotissement. Cette section du PIIA peut présenter, au besoin, des coupes types qui font état de l'organisation spatiale préconisée pour ces voies de mobilité.

Enfin, le règlement de lotissement pourra faire référence au plan d'ensemble du PPU pour la dimension et l'emplacement approximatifs des espaces publics et des parcs à intégrer dans le territoire de l'écoquartier.



Carte des emprises projetées des voies de mobilité

\* Selon la présence, notamment, de bâtiments ou éléments d'intérêt patrimonial - analyse plus approfondie requise au moment du dépôt des projets immobiliers

## 5.2.3 Les groupes d'usages

L'affectation *Secteur d'activités diversifiées* induit une composante économique au sein du quartier tout en favorisant l'intégration d'usages variés et complémentaires. Afin de créer un milieu de vie, d'emploi et de loisirs diversifié propre à la définition d'un écoquartier, il est souhaitable d'encourager la mixité dans les projets immobiliers en assurant une cohabitation harmonieuse des usages.

La carte ci-contre montre les groupes d'usages autorisés pour soutenir la vision projetée du territoire du PPU. La réglementation d'urbanisme doit autoriser uniquement des usages se trouvant au sein de ces groupes d'usages, sous réserve des restrictions reliées à l'habitation décrites plus bas. Cette carte exprime également la volonté d'exiger des usages commerciaux dans les devantures des rez-de-chaussée, en tout ou en partie, des bâtiments situés sur un terrain le long de la rue Notre-Dame et également au seuil sud-ouest de l'écoquartier.

### La démonstration de la compatibilité de l'habitation

Le type de mixité envisagé doit tenir compte de l'emplacement du projet et de la cohabitation avec d'autres usages pouvant générer des nuisances, particulièrement les usages industriels qui sont encore en activité dans certaines parties du territoire.

Ainsi, dans l'éventualité où un projet immobilier intègre un usage d'habitation, la compatibilité avec les usages non résidentiels en place ou à proximité doit être démontrée. Au moment du dépôt d'une demande de permis d'un projet immobilier résidentiel autorisé à la grille de spécification, les éléments suivants doivent être fournis et soumis dans le cadre du processus discrétionnaire applicable :

- un portrait du cadre bâti dans lequel s'insère le nouvel usage sensible, incluant les occupations, les gabarits, l'implantation, les hauteurs, etc.;
- un portrait des usages autorisés dans le secteur et les terrains avoisinants ainsi que des occupations présentes, en précisant leur compatibilité avec l'usage résidentiel;
- un diagnostic identifiant les nuisances et les risques présents pour les futurs résidents et résidentes ainsi que les mesures entreprises pour diminuer leur impact;
- la démonstration que le projet est orienté de manière à réduire l'impact des nuisances identifiées sur la qualité de vie des occupantes et occupants.

### L'habitation sous condition pour les ensembles bâtis de la Dominion Bridge Ouest et de la Allis-Chalmers

Pour les parties considérées les plus révélatrices de l'organisation spatiale identitaire des ensembles industriels de la Dominion Bridge Ouest et de la Allis-Chalmers, indiquées sur la carte par la note « H-sous condition », l'usage habitation ne doit pas être autorisé de plein droit dans la réglementation d'urbanisme. Ceci vise à favoriser la présence d'autres activités (ex. : emploi, culture, communautaire, etc.) compatibles avant tout avec les structures construites et les caractéristiques inhérentes des bâtiments existants qui pourraient être mis en valeur.

Si une composante résidentielle est souhaitée, la justification permettant l'autorisation de l'usage habitation devra être démontrée dans le cadre de l'application d'un outil discrétionnaire d'urbanisme intégrant des modalités et des critères qui permettront d'évaluer l'effort d'intégration des composantes patrimoniales en place dans le projet immobilier. À cet égard, le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) de l'arrondissement doit inclure les dispositions suivantes :

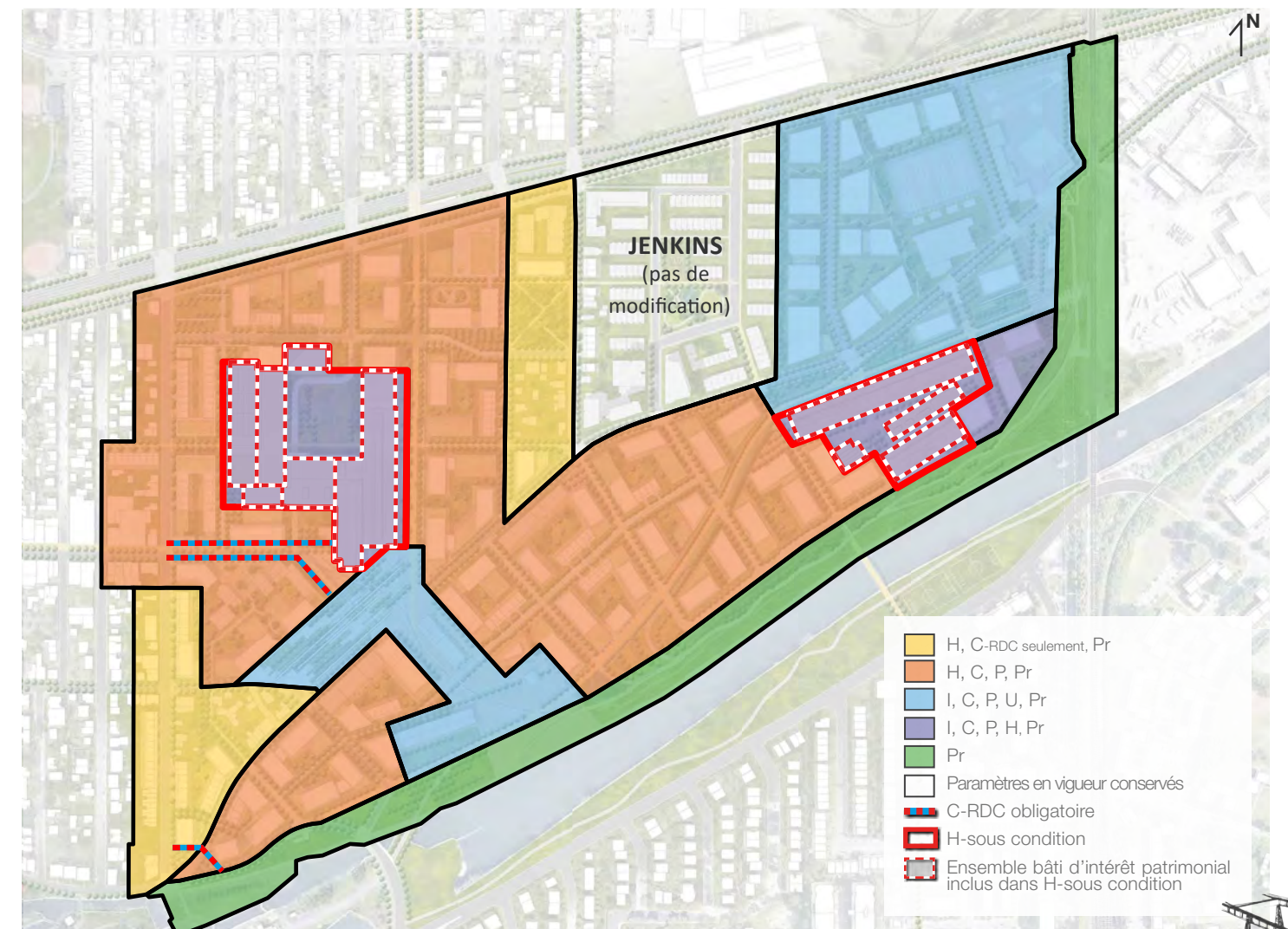
- des critères assurant la mise en valeur des composantes patrimoniales;
- des critères assurant le respect de la vision et des interventions préconisées dans le PPU.

Également, tout projet immobilier comprenant une composante résidentielle au sein de ces zones d'habitation sous condition doit prévoir une superficie de plancher d'au moins 10 % pour l'exercice d'activités de l'usage des groupes C ou I.

#### Groupes d'usages

H = Habitation  
 C = Commerce (commerce de détail, services et bureau)  
 I = Industriel\* (recherche et développement, technologies, industriel léger, etc.)  
 P = Public et institutionnel (communautaire, sportif, école, etc.)  
 U = Utilité publique  
 Pr = Parc et zone protégée

\* Ne peut impliquer des activités génératrices de nuisances



Carte des groupes d'usages autorisés

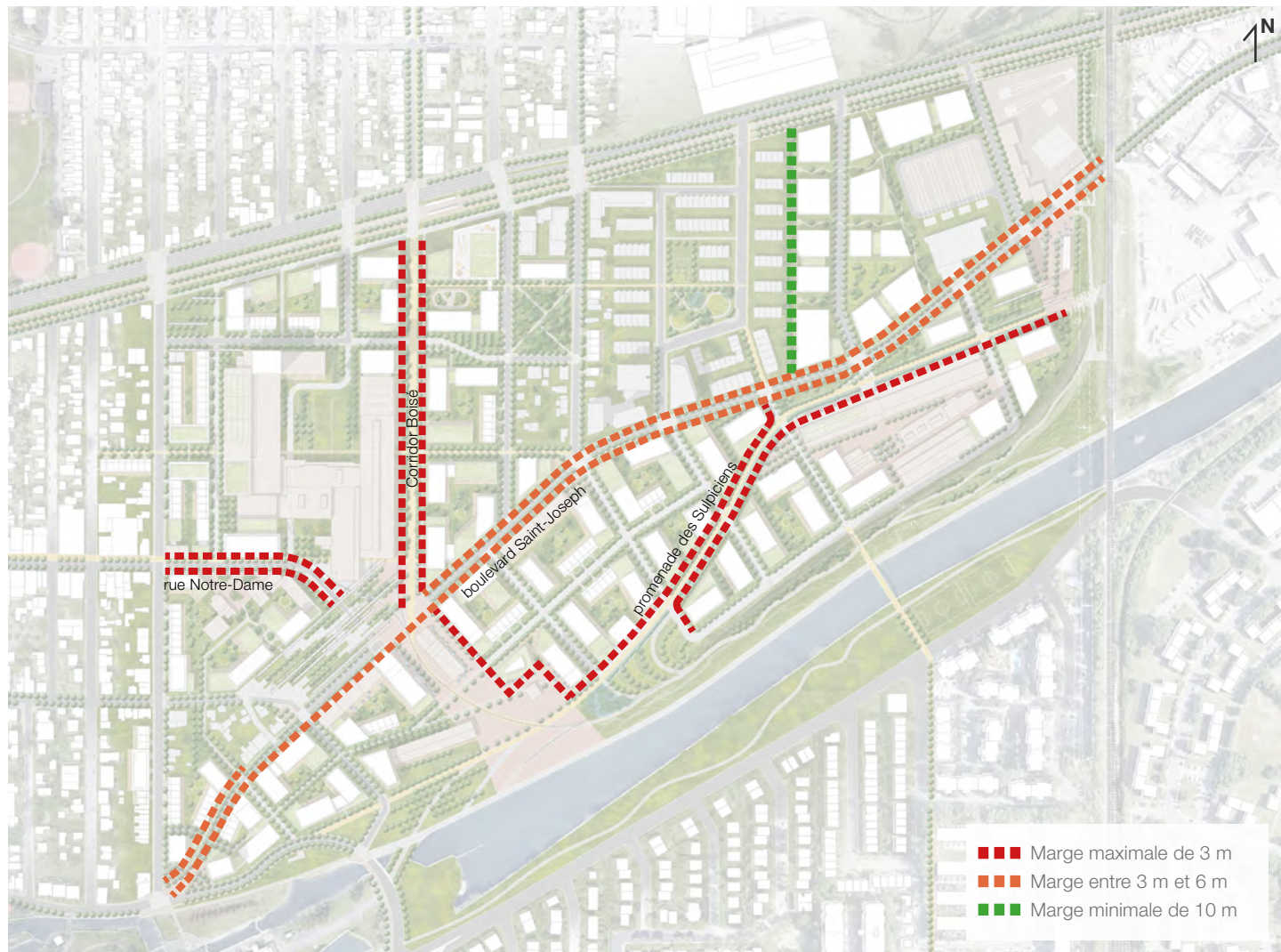
## 5.2.4 Les marges de recul

Afin de soutenir l'encadrement construit tout en optimisant les dégagements par rapport à certains espaces publics, à certaines voies de mobilité ou à certains ensembles d'intérêt patrimonial, des prescriptions sont fournies pour certaines marges sur la carte ci-bas. La réglementation d'urbanisme doit prescrire les marges qui y sont indiquées.

Pour les marges de recul qui ne sont pas indiquées sur la carte, la réglementation d'urbanisme doit également prévoir des marges minimales applicables à l'ensemble des zones. Ces marges contribuent à créer un espace généreux entre les projets immobiliers pour éviter l'effet de corridor comprimé, en plus de maximiser les aménagements dédiés au verdissement, à la gestion écologique des eaux pluviales ou aux passages piétonniers. Ainsi :

- toute marge latérale doit être d'un minimum de 4 à 6 m;
- la marge arrière minimale est de 6 m.

Malgré ce qui précède, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour prescrire une marge différente de celles qui sont mentionnées ci-dessus ou de celles qui sont indiquées sur la carte, dans le respect des objectifs d'aménagement des aires d'ambiance de la section précédente.



Carte des marges de recul prescrites

## 5.2.5 Le verdissement et la gestion de l'eau

Afin de favoriser une responsabilité partagée de la gestion des eaux de ruissellement entre les terrains privés et le domaine public et afin d'augmenter la perméabilité des sols, le verdissement et la biodiversité au sein de l'écoquartier, les règles suivantes doivent être prescrites par la réglementation d'urbanisme.

### Terrains

- Un taux de verdissement minimal est requis sur 60 % de la partie de terrain non occupée par un bâtiment.
- Une superficie équivalente à au moins 10 % du terrain doit être dédiée à des infrastructures vertes drainantes.
- Une superficie d'au moins 15 % du terrain doit être dédiée à la canopée, calculée selon le port de l'arbre prévu à maturité, afin de contribuer aux objectifs du Plan d'action canopée 2012-2021 de la Ville de Montréal.
- Si une cour est sur une dalle de stationnement souterrain hors de l'emprise d'un bâtiment, un terreau minimum de 0,5 m pour le verdissement et de 1 m lorsqu'il y a plantation d'arbres est requis.
- Une entrée de garage en contre-pente doit être plus haute d'au moins 30 cm que le niveau d'eau maximum de la rue.

### Toitures

- Tous les toits doivent drainer les eaux en surface vers un espace verti représentant au moins 20 % de la surface du toit ou vers une infrastructure verte drainante représentant au moins 10 % de la surface du toit.
- Tout espace en toiture dédié à une toiture végétalisée doit prévoir un terreau minimal de 100 mm afin de permettre la plantation et d'optimiser l'évapotranspiration.



Schéma montrant la représentation de proportions conformes pour l'aménagement d'un terrain d'environ 7 500 m<sup>2</sup> (A titre indicatif - les aménagements pourraient différer)



## 5.2.6 Le stationnement

Les normes de stationnement visent notamment à réduire l'utilisation de l'automobile ainsi que l'espace lui étant associé au sein de l'écoquartier afin de prioriser l'utilisation du transport collectif et actif, l'autopartage et la mutualisation des stationnements. Ainsi, pour une nouvelle construction, l'exercice d'un nouvel usage ou l'agrandissement d'un usage (pour la portion agrandie), les dispositions de la réglementation d'urbanisme doivent respecter les normes de stationnement hors rue suivantes.

### Le stationnement véhiculaire

- Prévoir que le nombre maximal de cases de stationnement autorisé, selon les groupes d'usages, ne dépasse pas le nombre maximal défini dans le tableau ci-contre;
- Exiger qu'au moins 80 % des aires de stationnement hors rue soient situées à l'intérieur d'un bâtiment (souterrain ou hors sol);
- N'exiger aucun nombre minimal de cases de stationnement pour visiteuses et visiteurs;
- Un nouveau nombre minimal de cases de stationnement peut être proposé par usage dans la réglementation d'urbanisme par souci de cohérence avec le nombre maximal de cases ici proposé :
  - Le cas échéant, autoriser que les cases de stationnement exigées pour un projet immobilier puissent être aménagées sur un autre terrain que celui du projet, sans limite de distance.

#### Les surfaces de stationnement ou de débarcadère extérieur

- Toute surface d'un stationnement ou d'un débarcadère (case ou allée) doit être recouverte de l'un ou de plusieurs des matériaux suivants :
  - un matériau inerte dont l'indice de réflectance solaire est d'au moins 29, à l'exception du gravier, dont la surface peut se drainer vers un espace perméable verti représentant au moins 20 % de la surface perméable du stationnement. Ce pourcentage peut être réduit à 10 % si l'espace perméable est considéré comme une infrastructure verte drainante;
  - un pavé alvéolé en béton comblé par des végétaux ou du gravier d'un IRS d'au moins 29;
  - le pavé uni à joints perméables, le béton perméable ou le pavage perméable;
  - une combinaison de matériau inerte, pavé alvéolé ou perméable, béton perméable ou pavage perméable se drainant vers des bandes paysagères.

NOMBRE MAXIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT POUR VÉHICULES		
GROUPES D'USAGES	À 500 m et plus d'une station de métro, de tramway ou de train	À moins de 500 m d'une station de métro, de tramway ou de train
Habitation	0,9 case/logement	0,7 case/logement
Institutionnel	Aucun maximum	École : 1 case/3 employés ou employées Autre : 1 case/300 m <sup>2</sup>
Commerce	1 case/40 m <sup>2</sup>	1 case/50 m <sup>2</sup>
Bureau	1 case/50 m <sup>2</sup>	1 case/100 m <sup>2</sup>

Tableau des ratios de stationnement automobile

### Le stationnement vélo

- Prévoir que le nombre minimal de cases de stationnement pour vélos, selon les groupe d'usages, soit le suivant :

GROUPES D'USAGES	NOMBRE MINIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT POUR VÉLO
Habitation	1 case par logement
Institutionnel	École : 6 cases par classe   Autre : 1 case/150 m <sup>2</sup>
Commerce	1 case/75 m <sup>2</sup>
Bureau	1 case/100 m <sup>2</sup>

Tableau des ratios de stationnement vélo

### Les véhicules électriques\* et l'autopartage

- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur dix (10) soit équipée d'une borne de recharge pour véhicule électrique;
- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur vingt (20) soit équipée d'une borne électrique partagée accessible à tous les ménages du bâtiment;
- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur vingt (20) soit dédiée à l'autopartage, ce nombre pouvant faire partie du nombre de cases exigées avec bornes électriques partagées.

\* Il est à noter que l'arrondissement de Lachine propose des exigences plus élevées dans sa réglementation récemment amendée (avril 2023), allant jusqu'à 100 % de branchements électriques selon l'usage.

## 5.2.7 Les PIIA

Afin d'assurer un encadrement optimal de la forme urbaine et d'établir un rapport de qualité entre les voies piétonnes, le milieu construit et l'environnement naturel, le règlement sur les PIIA doit s'appliquer à la construction d'un nouveau bâtiment, à l'agrandissement d'un bâtiment existant et à l'aménagement d'un terrain.

Le règlement sur les PIIA doit ainsi être modifié pour décrire les objectifs et les critères applicables aux aires d'ambiance de la carte ci-dessous.

Ces objectifs et ces critères, qui orienteront la forme urbaine et les aménagements au sein de l'écoquartier, doivent s'inspirer des objectifs et des balises de la section 4 - Interventions détaillées.



Carte des limites des aires d'ambiance à identifier au PIIA

## 5.3

# Vers la réalisation de l'écoquartier

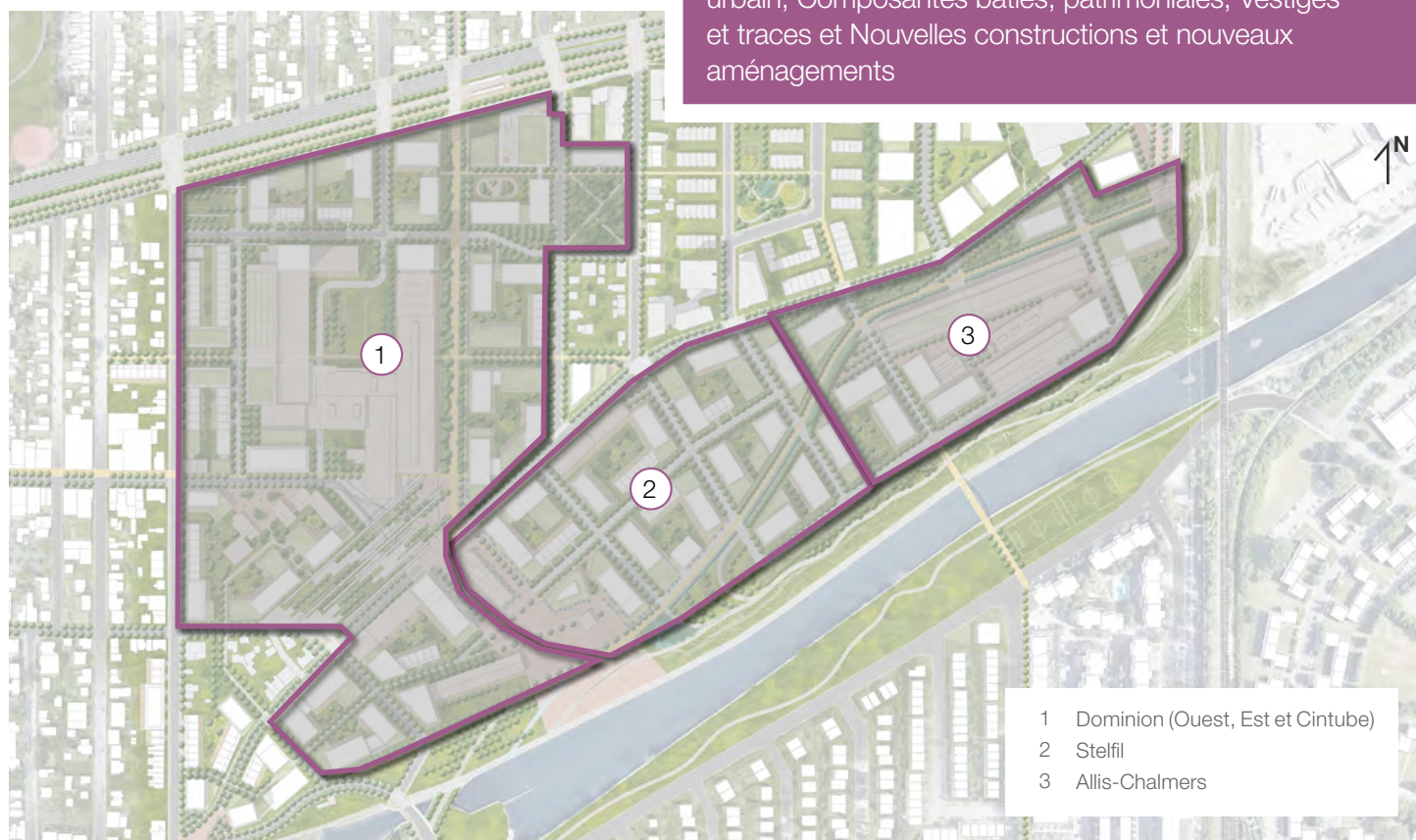
### 5.3.1 La stratégie d'intervention patrimoniale

La Ville souhaite développer, avec la collaboration des propriétaires, une stratégie d'intervention patrimoniale sur mesure pour Lachine-Est, dans la mouvance des innovations préconisées pour l'écoquartier. Cette approche, qui fait aussi écho à l'un des quatre consensus découlant de la consultation sur les ensemble industriel en 2021 (voir p.15), vise à élaborer des outils opérationnels qui puissent guider les interventions sur les éléments de valeur patrimoniale. Ce travail permettra d'assurer leur pérennité et leur évolution dans une perspective de mise en valeur patrimoniale, pouvant notamment se traduire par de nouvelles vocations pour les bâtiments industriels emblématiques.

Afin d'assurer la préservation, la réhabilitation ou la mise en valeur optimale des composantes patrimoniales du territoire du PPU, cette démarche intégrera notamment la rédaction d'orientations patrimoniales pour trois grands ensembles d'intérêt dans l'écoquartier, ainsi qu'un plan d'action concerté impliquant les parties prenantes concernées.

#### Orientations patrimoniales

Le document d'orientations patrimoniales vise à encadrer l'évolution du secteur Lachine-Est eu égard à ses valeurs patrimoniales. Ces orientations sont habituellement déclinées sous les thèmes suivants : Usages; Paysage urbain; Composantes bâties, patrimoniales; Vestiges et traces et Nouvelles constructions et nouveaux aménagements



Carte des trois ensembles d'intérêt visés pour les orientations patrimoniales

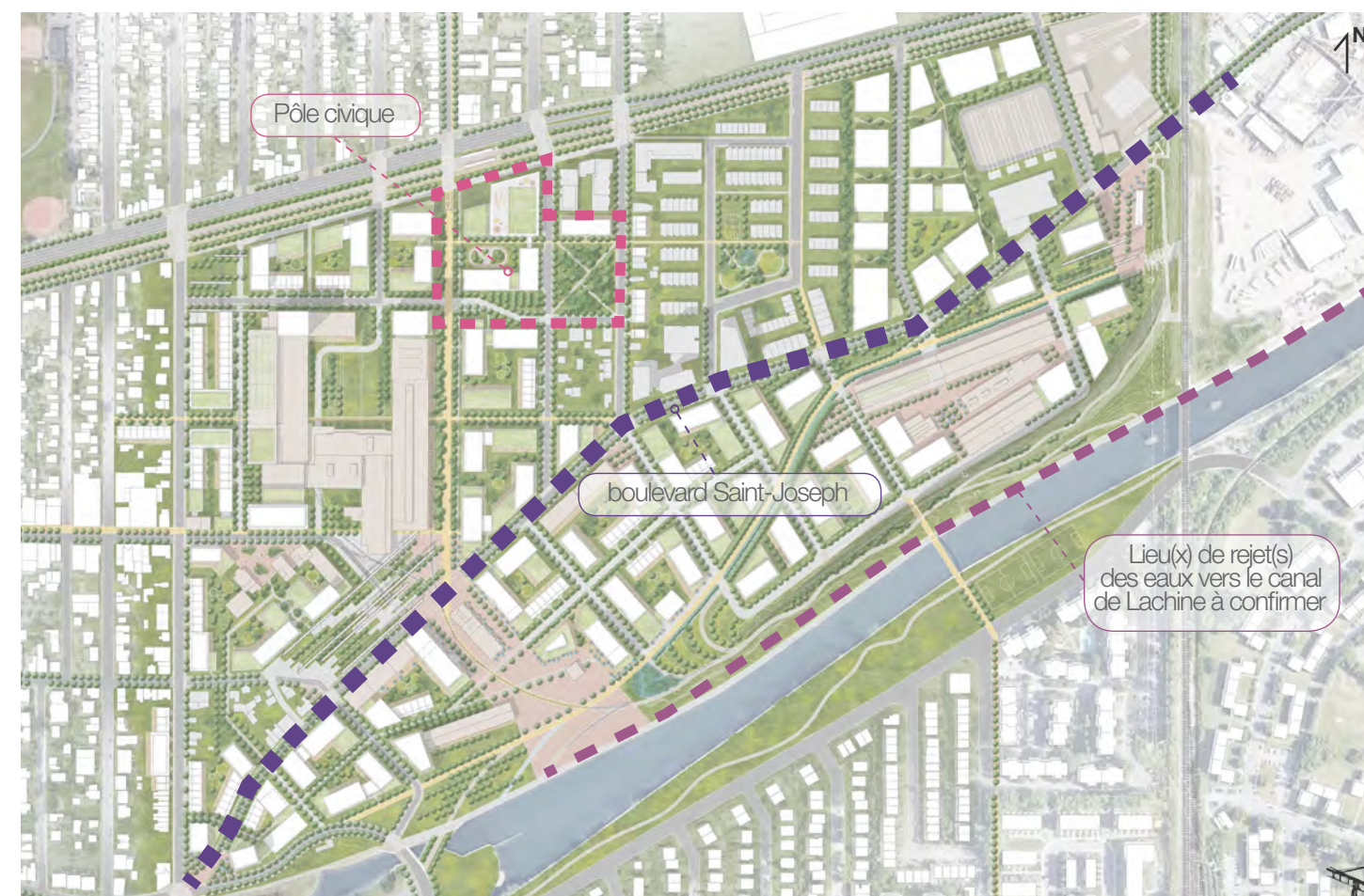
### 5.3.2 Les interventions prioritaires

La transformation du territoire identifié au PPU vers un milieu de vie se fera sur plusieurs années et selon une séquence d'interventions permettant de suivre le rythme du développement de l'écoquartier. Ainsi, la mise en œuvre s'étalera sur plusieurs phases d'interventions.

À ce titre, des travaux préalables de développement devront être réalisés afin de doter le secteur en infrastructures et en services, notamment en ce qui concerne l'enjeu de la gestion des eaux dans le territoire du PPU. Le raccordement d'une conduite de rejet des eaux pluviales entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine, nécessaire pour assurer la résilience du secteur durant les pluies abondantes, constitue un préalable majeur qui fera l'objet d'une entente avec Parcs Canada pour répondre aux exigences de débits et de

qualité de l'eau de ruissellement. Le phasage détaillé visé pour les interventions associées à l'ensemble des infrastructures requises (eau, aqueduc, égouts, réseaux électriques et télécommunications, etc.) sera précisé à la fin de 2024.

Enfin, les équipements du pôle civique seront également développés en priorité, en fonction des besoins définis par la Ville et le CSSMB.



Carte des interventions publiques prioritaires dans le secteur

### 5.3.3 Les investissements municipaux

D'importants investissements publics seront requis pour soutenir le développement de l'écoquartier, qui s'échelonnent sur près de 25 ans. Ces investissements, dont une bonne partie est confirmée dans l'exercice du Plan décennal d'immobilisation (PDI) de la Ville, seront précisés et évolueront selon l'avancement de la mise en œuvre du PPU.

Plus précisément, la planification de ces investissements se reflète déjà dans le PDI 2023-2032 (PDI) relatif au secteur Lachine-Est, laquelle sera mise à jour annuellement en fonction des besoins tout en respectant le cadre financier de la Ville. D'autre part, plusieurs règlements d'emprunt seront nécessaires pour couvrir l'ensemble des investissements municipaux requis tout au long du cycle du projet. Ceux-ci concernent notamment la mise à niveau et la mise en place des infrastructures municipales (réseau pluvial, d'aqueduc et d'égout, etc.) indispensables pour soutenir les nouveaux développements, l'aménagement du domaine public (voirie et parcs), la réalisation d'équipements collectifs ainsi que les acquisitions immobilières et la réhabilitation des sols.

Comme pour l'ensemble de ses projets, la Ville explore également la possibilité de recourir à d'autres sources de financement pour des infrastructures ou des équipements municipaux, tout en prenant en compte les charges déjà imposées aux promoteurs par la réglementation municipale. Ces sources pourraient ainsi s'ajouter à la liste des outils de financement à la disposition de la Ville, tels que le *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux*, le *Règlement relatif à la cession d'un terrain ou au versement d'une somme aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs et de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire* et le *RMM*.

### 5.3.4 Les accords de développement et autres ententes

Les terrains du territoire du PPU appartiennent majoritairement à des propriétaires privés qui projettent leur développement immobilier dans l'esprit de l'écoquartier et dans le respect des objectifs du PPU et de la réglementation qui en découle.

Durant la planification de ces projets, outre les exigences réglementaires, plusieurs autres aspects doivent être pris en considération dans un souci de concordance avec les principes et objectifs de l'écoquartier et afin de répondre aux enjeux inhérents à chaque terrain. L'atteinte des objectifs du PPU peut notamment s'effectuer par la conclusion d'ententes avec les propriétaires (accords de développement ou ententes sur les infrastructures) qui concernent la mise en place d'infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de l'écoquartier. Ces diverses ententes peuvent prévoir, notamment, les modalités relatives au partage des responsabilités et des coûts et concernent, entre autres éléments :

- la connexion des propriétés au réseau de gestion écologique des eaux pluviales;
- les critères techniques de gestion de l'eau;
- la connexion des bâtiments à un réseau thermique urbain;
- l'intégration des propriétés à un dispositif de gestion des matières résiduelles;
- les engagements relatifs aux logements sociaux, abordables et familiaux;
- les exigences en matière d'aménagement et d'entretien des servitudes de passage ou de non-construction, le cas échéant;
- l'utilisation de matériaux de fabrication locale ou de matériaux de certification environnementale, l'isolation thermique performante, l'implantation de monitoring et de contrôle de la consommation;
- les exigences en matière de patrimoine.

- les prescriptions pour les aménagements des rues;
- les modalités d'application de cession pour fins de parcs;

### 5.3.5 Les innovations techniques

Plusieurs mesures novatrices pourront être élaborées en vue, notamment, d'assurer la résilience de l'écoquartier Lachine-Est et de participer à la transition écologique et sociale souhaitée par la Ville et par le milieu. La plupart de ces mesures s'inscrivent à l'étape de la mise en œuvre de l'écoquartier. Elles couvrent de nombreux aspects, notamment l'aménagement, les innovations techniques et la gouvernance. Les mesures peuvent concerner, par exemple, les thèmes ou les aspects suivants :

- le réseau thermique urbain
- l'urbanisme transitoire
- la gestion des matières résiduelles
- la gestion de l'eau sur les sites et dans les bâtiments
- les bâtiments passifs
- les indicateurs de performance
- les zones à priorité piétonne
- les zones à faibles émissions
- l'abordabilité pérenne
- la décontamination des sols *in situ*
- le stationnement (mutualisation, mécanisation, gestion intelligente, etc.)

#### L'URBANISME TRANSITOIRE

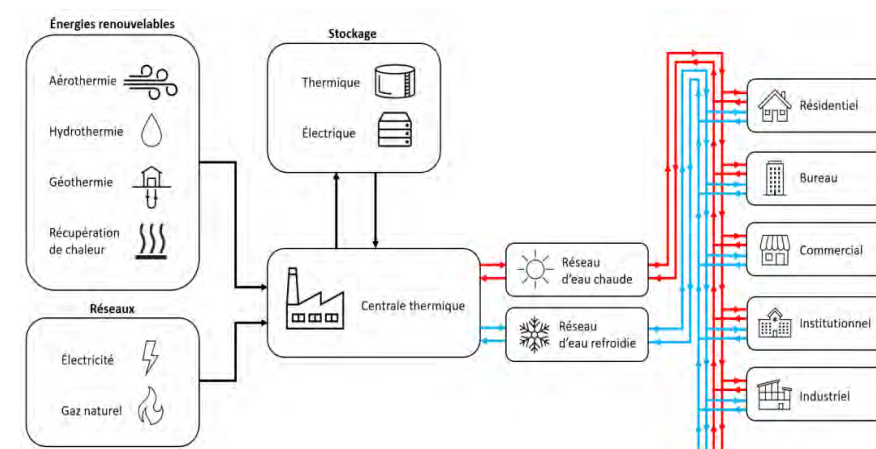
Afin de poser un premier geste de conservation patrimoniale et de maintien du dynamisme du secteur, la Ville, en collaboration avec les propriétaires, a travaillé sur l'élaboration d'un règlement visant à autoriser l'occupation d'immeubles vacants par des usages compatibles à la fois avec la structure elle-même, avec son usage passé et selon les principes du futur développement de l'écoquartier. Le règlement a été adopté en fin d'année 2021. Cette démarche s'inscrit dans la notion d'urbanisme transitoire, qui découle d'initiatives citoyennes spontanées d'occupation d'immeubles désaffectés. Il s'agit d'une pratique que la Ville souhaite encourager à travers une réglementation novatrice et souple.

#### LE RÉSEAU THERMIQUE URBAIN

La transition écologique implique une gestion saine de l'énergie de façon à en réduire la consommation et les coûts associés, au bénéfice de la population. La mise en place d'un dispositif de boucle et de transfert d'énergie avec une gestion centralisée constitue une voie d'avenir. L'ensemble du quartier pourrait ainsi être connecté à un réseau de chauffage et de refroidissement géré par une centrale thermique alimentée par une énergie propre (ex. : hydroélectricité, géothermie, aérothermie, etc.). Ce réseau thermique urbain nécessite la mise en place de partenariats impliquant toutes les parties prenantes associées au projet (construction, opération et distribution d'énergie).

#### LA GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Selon certains scénarios envisagés pour l'écoquartier, il faudra gérer environ 270 kg de matières résiduelles par personne et 600 kg pour chaque emploi, même avec des efforts soutenus de réduction à la source. L'entreposage et le chargement de ces matières représentent un défi majeur dans un milieu où la densité d'habitations sera importante et pour lequel il est souhaité de limiter les espaces dédiés à la circulation véhiculaire. Des approches innovantes pour la gestion de ces matières ont fait l'objet d'une étude afin d'évaluer les avantages et les inconvénients de différents systèmes, dont la mise en place d'un système de collecte pneumatique des déchets ainsi que des bacs enfouis ou semi-enfouis. Des études additionnelles seront menées afin d'établir le système optimal à retenir pour l'écoquartier.



Représentation schématique d'un réseau thermique urbain (source : GBI - Analyse de faisabilité d'une boucle énergétique dans le secteur de Lachine-Est)



Ramassage par grue de bacs enfouis (source : Durabac)



# 5.4

## Le plan d'action

### 5.4.1 Les actions contribuant à la mise en œuvre de l'écoquartier

Le tableau ci-dessous présente diverses actions, regroupées par thématique – liste non exhaustive –, qui peuvent faciliter la réalisation de l'écoquartier et le déploiement de pratiques innovantes. Plusieurs de ces actions font appel à des interventions municipales ou à des collaborations étroites entre la Ville et des partenaires des secteurs public, parapublic ou privé. De nombreux comités de travail avec ces partenaires, déjà formés dans le cadre de la planification du PPU ou de chantiers majeurs du secteur, poursuivront leur mandat.

Acronymes et sigles de la Ville de Montréal :

AL : Arrondissement de Lachine

BPP : Bureau de projet partagé de l'écoquartier Lachine-Est (Ville de Montréal/Concert'Action Lachine)

VM : Ville de Montréal (Services corporatifs ou arrondissement de Lachine)

Horizon approximatif :

Court terme : 0 à 3 ans

Moyen terme : 3 à 10 ans

Long terme : 10 ans +

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR
<b>RÉGLEMENTATION D'URBANISME ET ENTENTES</b>	Modifier la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement en concordance avec les prescriptions de la section 5.2	Court	VM (AL)
	Élaborer un guide d'aménagement, complémentaire au PPU et à la réglementation, à l'intention des propriétaires et concepteurs de projets immobiliers pour clarifier les intentions d'architecture, d'aménagement des terrains et d'aménagement des voies et espaces publics qui seront cédés à la Ville	Court	VM (AL)
	Prévoir des ententes de développement avec les propriétaires respectant la vision présentée au PPU, notamment dans le cadre du Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux	En continu	VM (AL)
<b>MOBILISATION CITOYENNE</b>	Créer un site Internet spécifique pour le projet (plateforme montreal.ca)	Court	VM
	Dans le cadre du bureau de projet partagé, définir et mettre en place un mécanisme et une gouvernance pour le suivi de la mise en œuvre de l'écoquartier	Court	BPP
	Soutenir les activités de concertation portant sur la gentrification, notamment la création d'un groupe de réflexion, et soumettre un rapport avec des recommandations	Court	BPP
	Évaluer la possibilité d'implanter un espace citoyen <i>in situ</i> (maison de l'écoquartier)	Court	BPP
	Lancer un projet pilote pour l'entretien des infrastructures de gestion des eaux de surface par la communauté	Moyen	VM (AL) Autres
	Organiser différentes activités consultatives, participatives ou de co-conception en vue du développement de l'écoquartier (ex. : charte écoquartier, programmation de nouveaux espaces publics, hommage au passé autochtone, mise en place de parcours patrimoniaux, etc.)	En continu	BPP
<b>HABITATION</b>	Créer de nouvelles zones de logement abordable découlant de l'application du Règlement pour une métropole mixte	Court	VM
	Miser sur les différents programmes municipaux, provinciaux et fédéraux qui soutiennent le développement de logements sociaux, abordables et familiaux ainsi que l'appui à l'acquisition de logements abordables	En continu	VM gouv. fédéral et provincial
<b>DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE</b>	Lancer une étude concernant la réglementation innovante pour les industries 4.0 le long du canal de Lachine	Court	VM
	Afin de promouvoir la restauration et la réhabilitation de bâtiments d'intérêt patrimonial, encourager les propriétaires à utiliser les programmes de financement, par exemple le programme Réussir@Montréal (PRAM)	En continu	VM Propriétaires
	Favoriser les usages transitoires dans les bâtiments industriels (lorsque c'est sécuritaire) en utilisant notamment les pouvoirs conférés par le règlement relatif aux usages conditionnels	En continu	Propriétaires VM

SUITE DU TABLEAU...

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR	
<b>PATRIMOINE</b>	Prévoir des activités de concertation avec certains grands propriétaires des ensembles d'intérêt et avec des acteurs du milieu afin de déterminer des actions à mener en matière de mise en valeur du patrimoine	Court	VM (AL) Propriétaires	
	Explorer différents moyens pour assurer l'entretien, la réhabilitation et l'occupation des bâtiments vacants privés d'intérêt patrimonial (Dominion Bridge, Stelfil et Allis-Chalmers)	Court	Propriétaires VM	
	Lancer des mandats de services professionnels permettant d'évaluer les potentiels de reconversion de bâtiments patrimoniaux afin de définir une programmation architecturale optimale pour ces bâtiments	Court	Propriétaires VM	
	Déterminer les meilleurs moyens de conserver et de mettre en valeur les éléments patrimoniaux présents dans les espaces publics (bâtiments, ponts roulants, canal des Sulpiciens, voies ferrées, vestiges archéologiques, etc.)	Court	VM Propriétaires	
	Compléter la documentation du canal des Sulpiciens par des interventions archéologiques et élaborer un plan de conservation	Court	VM	
	Documenter l'histoire ouvrière et les savoir-faire associés au lieu, notamment au moyen de collectes de mémoire auprès de personnes ayant travaillé dans le secteur	Moyen	VM	
	Développer des activités culturelles et récréotouristiques, en lien avec l'histoire du lieu, la transmission des connaissances et les valeurs patrimoniales, telles que la création de parcours patrimoniaux	Moyen	VM	
	Explorer diverses interventions de commémoration dans le site de Lachine-Est, telles que des aménagements sur le domaine public, des rappels de traces, l'installation de monuments, de plaques, d'œuvres d'art public, des déclarations ou des désignations toponymiques, en se référant au Cadre d'intervention en reconnaissance de la Ville de Montréal (2022).	Moyen à long	VM	
	<b>INFRASTRUCTURES MUNICIPALES ET ÉQUIPEMENTS</b>	Compléter les études techniques permettant de confirmer les besoins requis en infrastructures (ex. : eau, aqueduc, égouts, réseaux électriques et télécommunications, etc.)	Court	VM
		Conclure une entente avec Parcs Canada afin de confirmer la possibilité de rejet des eaux dans le canal de Lachine (émissaire à localiser)	Court	VM
Élaborer un document présentant des lignes directrices d'aménagement du domaine public afin de spécifier les critères de conception des voies de mobilité et des espaces publics du secteur		Court	VM	
Réaliser les interventions nécessaires préalables pour accueillir les développements immobiliers du secteur		Moyen à long	VM Propriétaires	
Implanter un réseau municipal d'aménagement de surface (trame de rue et parc) permettant une gestion intégrée des eaux de ruissellement pour un rejet vers le canal de Lachine ou vers le réseau d'égout		Moyen à long	VM	
Poursuivre la collaboration avec le CSSMB afin de mener à la construction de la nouvelle école primaire		En continu	VM CSSMB	

## 5.4.2 La mise en œuvre après l'adoption du PPU

SUITE DU TABLEAU...

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR
<b>STRATÉGIE IMMOBILIÈRE</b>	Poursuivre les négociations avec les propriétaires concernés en vue de l'acquisition de certains terrains prévus pour des espaces publics	En cours	VM
	Établir une veille immobilière pour saisir les occasions d'acquisitions foncières à des fins publiques, notamment en vertu du droit de préemption	En continu	VM
<b>MOBILITÉ</b>	Poursuivre les études de concert avec les paliers gouvernementaux concernés afin d'assurer la mise en place d'un projet structurant de transport collectif sur la rue Victoria	En continu	VM
	En collaboration avec la STM dans le cadre de la nouvelle refonte du réseau, planifier la bonification transitoire de la desserte en autobus d'ici à l'arrivée du projet structurant de transport collectif	Court	STM VM
	En collaboration avec exo, assurer la pérennisation de la gare du Canal, améliorer les aménagements et évaluer la faisabilité de déplacer la gare vers la rue Victoria	Moyen	exo VM
	Compléter et mettre en œuvre le plan local de déplacement de l'est de l'arrondissement de Lachine, qui inclut notamment le territoire du PPU	Court	VM
	Mettre à jour l'étude de mobilité du secteur, qui permettra de proposer des solutions innovantes de déplacement local	Court	VM
	Contribuer, en collaboration avec Parcs Canada, à la création d'un parc linéaire le long du canal de Lachine	En continu	Parcs Canada VM
	Collaborer, avec Parcs Canada, à l'évaluation technique et financière pour l'implantation d'un lien de mobilité active franchissant le canal de Lachine	Moyen	Parcs Canada VM
	Planifier l'implantation de pôles de mobilité, où plusieurs modes de déplacement complémentaires au transport collectif sont possibles	Moyen	VM Autres
	Favoriser les partenariats pour assurer l'autopartage (ex. : Communauto)	Moyen	VM Autres
<b>INNOVATIONS</b>	Dans le cadre de la démarche écoquartiers, cibler Lachine-Est comme secteur laboratoire où sera élaboré un contrat de quartier suscitant l'adhésion et l'engagement de l'ensemble des parties prenantes à réaliser des actions concrètes contribuant à la vision et aux objectifs de l'écoquartier	Court	BPP
	Définir les cibles et les modalités de suivi dans la mise en œuvre de l'écoquartier grâce à la préparation d'indicateurs de performance à mesurer	Court	VM
	Poursuivre les études techniques pour confirmer un mode de gestion innovant des matières résiduelles	Court	VM
	Évaluer la possibilité de déterminer un coefficient minimal de biotope (facteur de résilience climatique - FRC) pour l'écoquartier, c'est-à-dire une pondération liée à la surface végétalisée ou favorable aux écosystèmes locaux et aux espèces locales (biodiversité) pour un projet donné	Court	VM
	Poursuivre les études contribuant à l'insertion d'un réseau thermique urbain dans l'ensemble du secteur	Court	VM
	Promouvoir la décontamination des terrains et des bâtiments, lorsque c'est approprié, grâce à des méthodes <i>in situ</i>	En continu	VM Propriétaires
	Explorer l'élaboration d'un modèle d'entente de développement simplifié intégrant plusieurs thématiques (infrastructures, équipements, patrimoine, logement social, abordable et communautaire, etc.)	Court	VM
	Évaluer la possibilité de lancer une démarche d'accréditation éco-district pour l'écoquartier	Moyen	VM
	Évaluer, avec le gouvernement fédéral (Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée - PJCCI), les possibilités de réutiliser des pièces du pont Champlain dans la conception de l'art public	Moyen	VM PJCCI

Des modalités de suivi de la mise en œuvre du PPU seront mises en place en cohérence avec la démarche des écoquartiers. Des indicateurs de suivi de la performance permettront de mesurer l'évolution du projet, selon un mécanisme adapté et innovant pour l'écoquartier.

### Le mécanisme de suivi

Le suivi de la mise en œuvre de l'écoquartier requiert un mécanisme pérenne, pour inscrire le projet dans la durée, et souple, pour permettre les adaptations nécessaires, sans toutefois perdre de vue la vision portée par la Ville et par la communauté.

Inclusif, ce mécanisme de suivi s'appuiera sur le capital de mobilisation des parties prenantes ayant contribué à la définition des grandes lignes de l'écoquartier, notamment durant les activités de concertation d'Ateliers Lachine-Est en 2020.

Enfin, la réussite d'un projet d'une telle envergure ne sera pas possible sans des partenariats publics comme privés à mettre en place. Ces partenariats seront fondés sur l'engagement effectif de l'ensemble des parties prenantes autour d'une charte de l'écoquartier.

### Les indicateurs de suivi de la performance de l'écoquartier

La stratégie de mesure des impacts et de l'atteinte de cibles fixées pour l'écoquartier sera définie par le Bureau de projet partagé et par les services municipaux concernés, en cohérence avec les attentes de la Direction générale de la Ville de Montréal et dans la perspective de choisir les meilleures solutions en termes, notamment, de réduction des GES et d'adaptation aux changements climatiques (Test Climat, élaboré par le BTER).

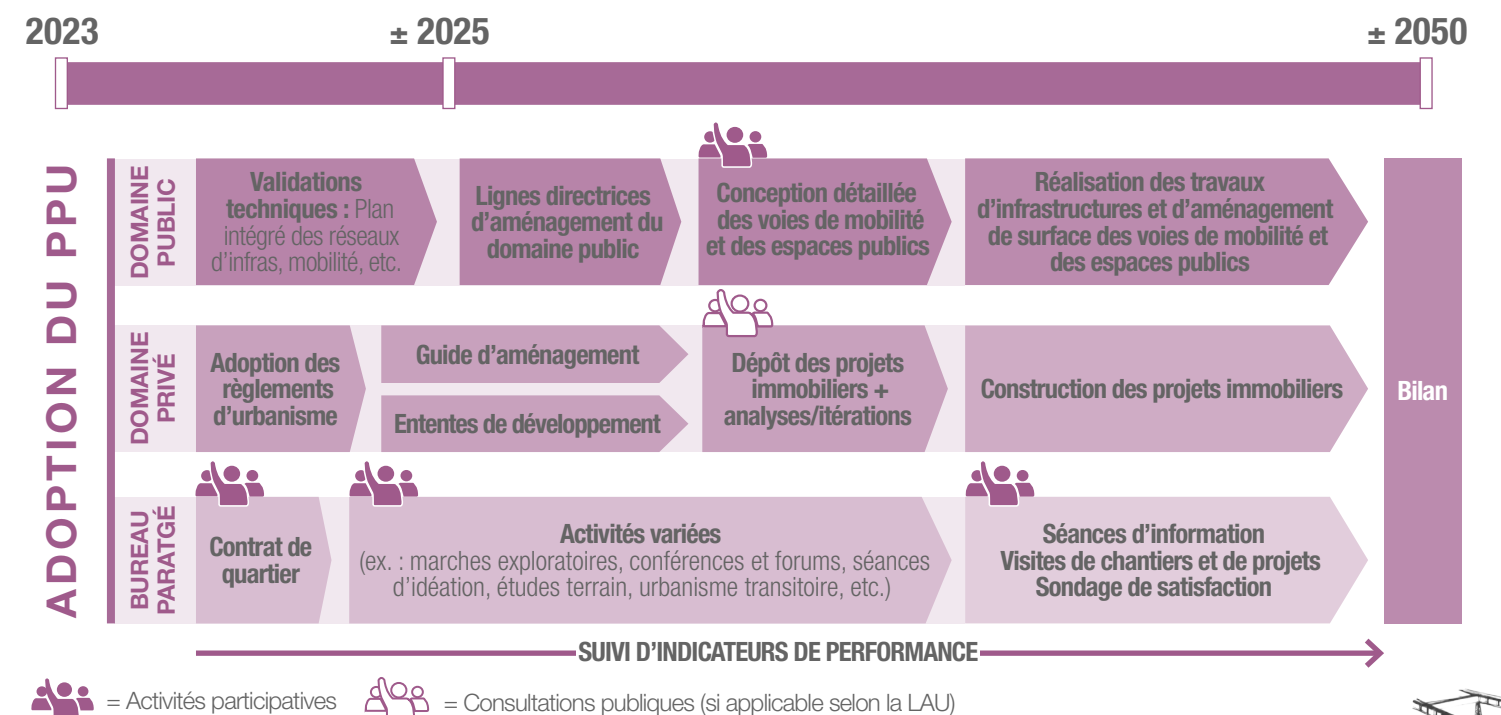


Schéma des grandes étapes de mise en œuvre du PPU suivant son entrée en vigueur. Les années indiquées sont approximatives.





*Vue du canal de Lachine*

**A**

**Annexes**

# A1 Lexique

## Liste des acronymes et sigles

**ARTM** : Autorité régionale de transport métropolitain

**BTER** : Bureau de la transition écologique et de la résilience (de la Ville de Montréal)

**CSSMB** : Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys

**Exo** : identité de marque du Réseau de transport métropolitain (RTM)

**HQ** : Hydro-Québec

**OCPM** : Office de consultation publique de Montréal

**MELCC** : Ministère de l’Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

**PIIA** : Plan d’implantation et d’intégration architecturale

**PJCCI** : (Les) Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

**PMAD** : Plan métropolitain d’aménagement et de développement (de la région métropolitaine de Montréal)

**PPU** : Programme particulier d’urbanisme

**PU** : Plan d’urbanisme de Montréal de 2004

**RDC** : Rez-de-chaussée

**RMM** : Règlement pour une métropole mixte

**Schéma** : Schéma d’aménagement et de développement (de l’agglomération de Montréal)

**SE** : Service de l’eau de la Ville de Montréal

**STM** : Société de transport de Montréal

**TC** : Transport collectif

***TOD** : *Transit-oriented development**

## Définitions

**Antennes ferroviaires** : réseau de plusieurs voies ferrées convergeant en un lieu

**Bande paysagère** : espace linéaire au sol, souvent le long de bâtiments ou de stationnements, dédié au verdissement

**Basilaire** : volume comprenant les premiers étages d’un bâtiment, qui occupe une superficie d’implantation plus grande que les superficies de plancher des étages supérieurs; partie d’un bâtiment qui contribue à rehausser l’expérience à l’échelle piétonne le long des espaces extérieurs de circulation

**Butoir** : dispositif placé à l’extrémité d’une voie ferrée en cul-de-sac, pour arrêter d’éventuels véhicules à la dérive et les empêcher de continuer leur chemin en dehors de la voie

**Canopée** (ou couvert arborescent) : projection au sol de chaque couronne d’arbre ou de groupe d’arbres de plus de 3 m de haut, établie à partir de photos aériennes prises lorsque les arbres sont en feuilles

**Coefficient d’occupation du sol (COS)** : la densité de construction est exprimée par le coefficient d’occupation du sol qui correspond au rapport entre la superficie de plancher totale d’un bâtiment et l’aire du terrain sur lequel il est érigé

**Conduite séparative** : infrastructure souterraine transportant séparément, par des conduites distinctes, les eaux d’égout et les eaux pluviales

**Conduite unitaire** : infrastructure souterraine qui transporte à la fois les eaux d’égout et les eaux pluviales

**Cours d’eau de la rue** : espace linéaire où s’écoule naturellement l’eau accumulée le long d’une rue

**Domaine privé** : tous les lots de propriété privée, donc qui n’appartiennent pas à la municipalité ni aux gouvernements

**Domaine public** : espace extérieur constitutif du paysage urbain, généralement de propriété publique, soit les rues, les emprises municipales, les ruelles, les sentiers piétons, les trottoirs, les places et les squares

**Émissaire** (ou exutoire) : cours d’eau qui constitue le déversoir, naturel ou non, d’un plan d’eau tel un lac

**Espace public résilient** : parc, place ou équipement de loisir conçu de manière à agir comme espace de rétention d’eau pouvant accumuler, pour de courtes périodes, l’eau des pluies exceptionnelles d’un secteur afin de réduire les risques d’inondation urbaine et de refoulement chez la population riveraine

**Évapotranspiration** : quantité d’eau qui s’évapore par le sol, par les nappes liquides et par la transpiration des végétaux

**Exutoire** : point de sortie de canalisations (ex. : le canal de Lachine pour le secteur de Lachine-Est)

**Îlot** : entité de l’espace urbain entièrement bordée par des voies publiques et comportant généralement plusieurs parcelles (lots). Dans les anciens secteurs urbanisés, les îlots comportent souvent un réseau de ruelles.

**Infrastructure verte drainante** : ouvrage végétalisé (avancée de trottoir végétalisée, fosse d’arbre, noue, terre-plein) permettant de capter, de retenir et d’infiltrer une partie du ruissellement des surfaces imperméables avoisinantes

**Indice de réflectance solaire (IRS)** : Désigne une mesure de la capacité d’un matériau de surface à réfléchir la lumière du soleil – incluant les longueurs d’ondes visibles, infrarouges et ultraviolettes – sur une échelle de 0 à 1. La réflectance solaire de la peinture noire est de 0 ; celle de la peinture blanche est de 1.

**Matériau perméable** : surface dure en revêtement perméable permettant une infiltration des eaux

**Mise en valeur** : ensemble des actions qui visent à rendre plus accessibles, plus lisibles et plus compréhensibles les valeurs patrimoniales d’un lieu, pouvant être complémentaires à toute intervention de préservation, de réhabilitation ou de restauration

**Mutualisation des stationnements** : partage d’aires de stationnement entre projets immobiliers complémentaires, notamment selon différents usages et différents horaires

**Pluie exceptionnelle** : fréquence de 1 fois en 100 ans, soit une probabilité de 1 % de se produire dans une année

**Pluie fréquente** : pluie qui se produit de 60 à 90 % du temps

**Pluie rare** : fréquence de 1 fois en 25 ans, soit une probabilité de 4 % de se produire dans une année

**Préservation** : ensemble des actions qui visent à maintenir intacts, à protéger, à entretenir ou à stabiliser les matériaux et les formes d’un lieu, ou de l’une de ses composantes, sans les modifier, en compatibilité avec leurs valeurs patrimoniales

**Réhabilitation** : ensemble des actions qui visent à rendre possible un usage différent pour assurer la pérennité d’un lieu, en y effectuant des réparations, des modifications d’ordre fonctionnel ou des ajouts compatibles avec ses valeurs patrimoniales

**Réseau public** : voies publiques et espaces publics situés sur des propriétés publiques (municipalité, gouvernement, etc.)

**Restauration** : ensemble des actions qui visent à redonner à un lieu ou à l’une de ses composantes un état antérieur d’intégrité afin d’en révéler les valeurs patrimoniales

**Rue** : voie de circulation délimitée entre deux lignes de lot et contenant minimalement le pavage, les trottoirs et les espaces de plantation

**Superficie de plancher** : superficie totale des planchers d’un bâtiment, mesurée à partir de la paroi extérieure des murs extérieurs et de la ligne d’axe des murs mitoyens

**Taux de verdissement** : surface perméable d’un terrain destinée à la plantation, à la végétalisation de même qu’aux aménagements paysagers

**Tissu urbain** : ensemble des constructions, des équipements et des réseaux constitutifs d’une ville ou d’un quartier

**Toit végétalisé** : système de recouvrement d’un toit qui permet la croissance de la végétation, tel qu’un toit vert, un toit-jardin ou un toit planté

**Usage (classes)** : sous-groupes au sein des groupes d’usages

**Usage (groupes)** : grandes catégories d’usages liées au domaine de l’urbanisme et découlant des grandes affectations du territoire

**Usage (types)** : usages au sein des classes d’usages

**Voie ou rue partagée** : voie publique (chaussée et intersections) conçue comme un espace partagé où l’ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire. Selon le Code de la sécurité routière, une rue (voie) partagée est « tout ou partie d’un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée » (article 4).

**Voie ou rue publique (voie de mobilité)** : toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n’est pas privée

**Voie privée/rue privée/voie d’accès** : passage privé donnant accès à un terrain, à un bâtiment ou à une aire de stationnement ou de chargement à partir d’une voie publique

## A2

# Les voies axées sur le transport actif

## VOIE PARTAGÉE

### Objectifs

- Offrir plus d'espace et de confort aux déplacements piétons et cyclistes, qui ont priorité sur les automobilistes
- Apaiser la circulation de la rue et réduire le volume de véhicules et leur vitesse
- Améliorer la sécurité de tous les usagers et usagères de la voie publique
- Revitaliser les activités urbaines
- Améliorer la qualité de l'espace public

### Principes de circulation

- Les piétons et piétonnes ont la priorité : les conducteurs ou conductrices d'un véhicule routier et les cyclistes doivent céder le passage et adapter leur vitesse en conséquence.
- Un piéton ou une piétonne peut habituellement circuler librement au sein de l'emprise de la rue et la traverser en tout point, même en dehors des intersections.
- La limite de vitesse est habituellement de 20 km/h.
- Les cyclistes peuvent circuler à contresens lorsque la rue est à sens unique, sauf interdiction contraire
- Toute forme de transit ou d'achalandage véhiculaire important est limitée.

### Principes de mobilité

- Le recours à la signalisation doit être limité.
- Les intersections avec les rues transversales doivent assurer une transition sécuritaire et marquant le changement d'ambiance.
- Les espaces de stationnement doivent être limités et leur utilisation doit être contrôlée.
- Les critères d'accessibilité universelle doivent s'appliquer (se référer au Fascicule 5, Fiche 9 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal).
- Un corridor de circulation suffisamment large (de 4 à 6 m) et sans obstacles pour les véhicules d'urgence ou de livraison doit être maintenu le long de la voie.



Vue montrant l'organisation potentielle d'une voie partagée

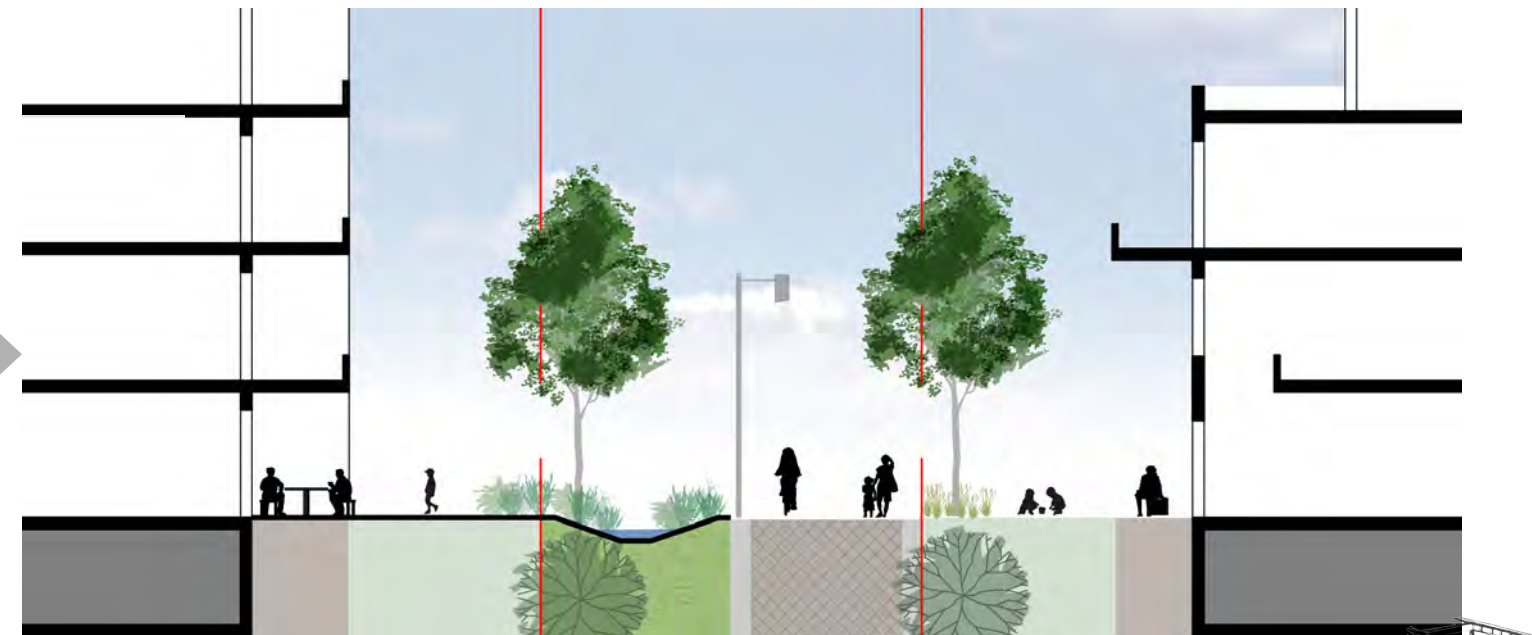
## VOIE PIÉTONNE

### Objectifs

- Offrir un maximum d'espace et de confort aux piétons et piétonnes
- Empêcher toute circulation de véhicules (sauf les véhicules d'urgence et d'entretien, selon le cas)
- Mettre à la disposition des résidents et des résidentes du secteur des liens sécuritaires et non motorisés
- Offrir des lieux de promenade conviviaux et visuellement attrayants
- Offrir un axe privilégié pour le ruissellement des eaux du quartier lorsqu'il pleut

### Principes de mobilité

- Les cyclistes doivent habituellement circuler à côté de leur vélo.
- Une largeur suffisante est requise pour circuler confortablement.
- Les intersections avec les rues transversales doivent donner une priorité claire aux personnes provenant de la voie piétonne (par exemple, par l'aménagement d'une intersection surélevée, idéalement avec le même matériau que la voie piétonne).
- Les critères d'accessibilité universelle doivent s'appliquer (se référer au Fascicule 5, Fiche 9 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal).
- Un corridor suffisamment large et sans obstacles doit permettre, lorsque c'est nécessaire, le passage des véhicules d'urgence ou d'entretien, selon le cas.



Coupe type du principe d'aménagement d'une voie piétonne

# A3

## Les caractéristiques patrimoniales par ensemble d'intérêt

L'identification des caractéristiques présentées dans cette annexe est préliminaire. Elle sera complétée à l'aide des orientations patrimoniales (voir 5.3.1) qui permettront la production d'une meilleure documentation et une connaissance accrue de ces ensembles. Les plans présentés font référence à une étude réalisée en 2008 par Archemi, Maître d'œuvre de l'histoire inc., Luce Lafontaine et Société d'Archéomatique Chronogramme-Lauverbec (SACL) intitulée *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine*.

De plus, afin de tenir compte des limites de propriété actuelles, le grand ensemble historique original de la Dominion Bridge est aujourd'hui scindé en trois parties (trois propriétés) : la Dominion Bridge Ouest, Dominion Bridge Est ainsi que la Cintube.

### La Dominion Bridge (Ouest, Est et Cintube)

**Bâtiment 29** : Préserver l'atelier principal, le bâtiment le plus ancien du complexe, dont le mur ouest original existe toujours sur toute sa longueur

- Assurer la restauration des composantes du mur ouest, soit sa fondation en pierre, l'appareillage structural de brique rouge, les contreforts et la corniche ouvragée
- Assurer la conservation et la restauration des ouvertures verticales rythmant le mur ainsi que de leurs allèges en pierre

**Bâtiments 1a, 1b et 1c** : Réhabiliter les bâtiments administratifs de la Dominion Bridge, symboles du prestige et de l'importance de l'entreprise

- Assurer la préservation des éléments décoratifs en pierre et du bas-relief sculpté inséré en haut de la porte d'entrée du bâtiment 1b représentant un pont
- Assurer la préservation des caractéristiques architecturales : maçonnerie de brique rouge, tuiles en terracotta, ouvertures

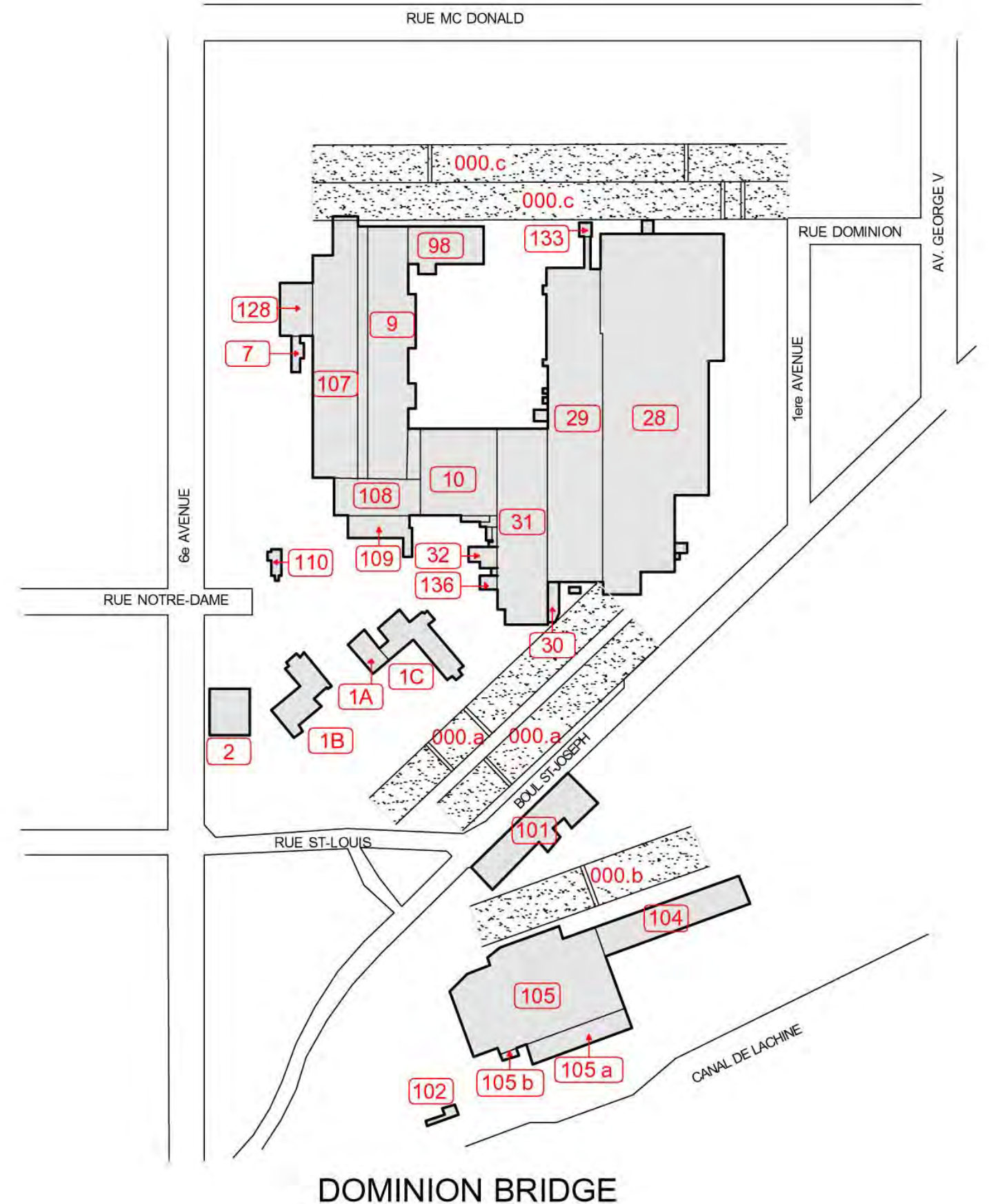
Ensemble composé des **bâtiments 107, 9, 10, 31, 98 et 108** : Réhabiliter afin de représenter la rationalisation de l'espace et la construction des bâtiments en fonction des procédés et des besoins changeants de l'entreprise ainsi que le changement dans la conception des édifices industriels (passage d'édifices avec murs porteurs en brique à édifices avec ossature métallique supportant toiture et ponts roulants)

- Préserver les éléments caractéristiques de ces bâtiments tels que leur ossature métallique, les lanterneaux et les grandes ouvertures fenêtrées
- Mettre en valeur l'interconnectivité des bâtiments représentative du processus industriel à leur origine
- Mettre en valeur le réseau de transport interne lié aux ponts roulants

**Bâtiment 104** : Réhabiliter le bâtiment tout en préservant ses caractéristiques architecturales uniques

- Préserver la fenestration en ruban (permise grâce à l'abandon des murs porteurs)
- Mettre en valeur la charpente en acier de type Fink (unique sur le site)

**Bâtiment 101** : Réhabiliter le bâtiment tout en préservant ses caractéristiques architecturales d'origine significatives. Ce bâtiment pourrait correspondre à une reconstruction en 1955 mais avec une construction d'origine de 1915.



Plan extrait de l'étude numérotant les parties construites du complexe original de la Dominion Bridge

# A3

## Les caractéristiques patrimoniales par ensemble d'intérêt

- Préserver l'implantation parallèle au boulevard Saint-Joseph
- Préserver la volumétrie en lien avec les ponts roulants de l'autre côté du boulevard Saint-Joseph
- Mettre en valeur le revêtement de brique, le cas échéant
- Maintenir le rythme des ouvertures, si elles sont cachées derrière le revêtement
- Maintenir les hauteurs intérieures, s'il s'agit d'un espace d'intérêt
- Mettre en valeur l'expression du revêtement métallique en relation avec les ponts roulants
- Favoriser un recul du côté est pour la mise en valeur des rails entrant dans le bâti existant

### La Stelfil

#### Bâtiments 20 et 21 : Réhabiliter l'ensemble

- Préserver la pierre taillée présentant l'inscription D.W.M. Co Ltd et faisant référence à la Dominion Wire Manufacturing, ancien occupant du site
- Préserver les insertions en pierre (allèges, linteaux à clef passante, etc.)
- Préserver les ouvertures et le couronnement de la façade donnant sur le boulevard Saint-Joseph

Ensemble composé des **bâtiments 31, 32 et 33** : Réhabiliter l'ensemble représentatif de l'architecture industrielle de la fin du 19<sup>e</sup> et du début du 20<sup>e</sup> siècles

- Préserver la charpente en bois et les murs en brique structurale
- Mettre en valeur la linéarité du bâtiment attribuable à ses agrandissements successifs

**Bâtiment 11** : Réhabiliter le bâtiment, une ancienne chaufferie, marqueur paysager de la vue sur le site depuis le canal de Lachine

- Préserver la volumétrie et la forme du toit
- Préserver la cheminée
- Préserver les murs de maçonnerie de brique rouge et les piliers encastrés

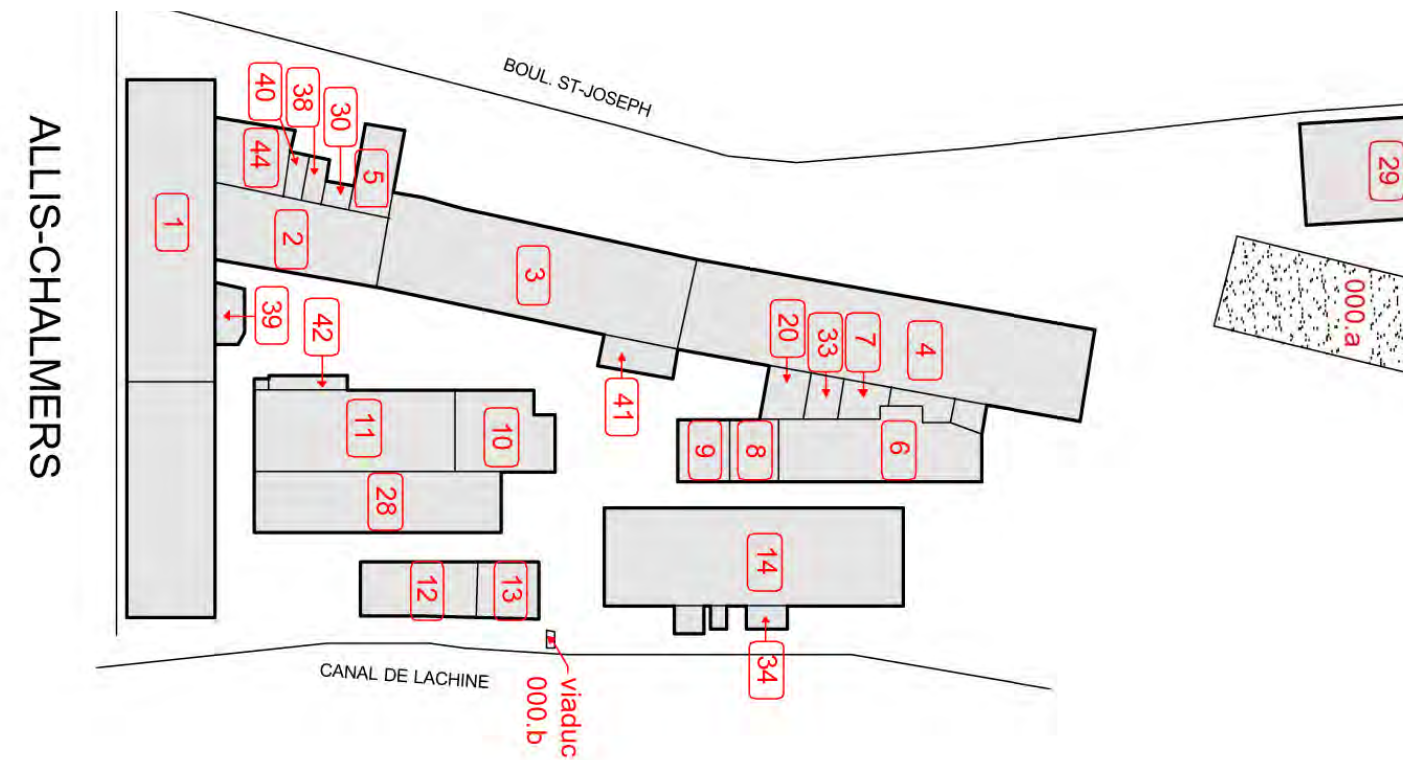
### La Allis-Chalmers

Ensemble composé des **bâtiments 4, 6-8-9, 10 et 14** : Réhabiliter le complexe original du site représentatif de l'architecture industrielle du début du 20<sup>e</sup> siècle

- Préserver et mettre en valeur la forme du bâtiment caractérisée par une nef centrale flanquée de nefs de plus petite taille et par un toit à double pente
- Mettre en valeur la structure en acier
- Dégarnir les murs extérieurs pour mettre en valeur la maçonnerie de brique

Ensemble composé des **bâtiments 2, 3 et 5** : Réhabiliter cet ensemble représentatif de l'architecture rationaliste industrielle des années 1950

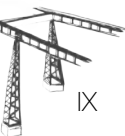
- Préserver les murs extérieurs en maçonnerie de brique rouge
- Préserver les ouvertures horizontales soulignées par des allèges et des linteaux en béton
- Préserver les murs courbes de l'entrée principale



Note : pour la Stelfil, seuls les bâtiments 20-21; 31 à 36 et 11 subsistent encore



Plan extrait de l'étude numérotant les parties construites des complexes Allis-Chalmers et Stelfil, Archémi 2008



# A4

## Le plan directeur de gestion de l'eau

La présente annexe explique le processus de mise en place en cours au Service de l'eau (SE) de la Ville de Montréal pour permettre d'assurer l'accueil et l'accompagnement des projets de développement ou de redéveloppement urbains. Ce processus vise à clarifier et à simplifier le travail à réaliser, tant pour les personnes chargées des projets immobiliers et leurs équipes, que pour le personnel technique de la Ville.

### Le processus

Le promoteur ou la promotrice d'un projet immobilier contenant de nouvelles voies publiques, incluant une extension des réseaux d'égout et d'aqueduc, devra construire ces réseaux et, si c'est requis, les rétrocéder à la Ville. Ces infrastructures publiques doivent donc respecter les critères de la Ville au niveau de la planification, de la conception et de la réalisation. Le promoteur ou la promotrice devra en particulier élaborer les documents suivants et les soumettre au SE pour approbation :

- un plan directeur du projet pour le drainage de surface et les réseaux sanitaire, pluvial et d'aqueduc de l'ensemble du développement;
- les plans et les devis des infrastructures en surface et souterraines impliquées dans les services d'eau dans le domaine public.

Globalement, le processus de traitement comprend quatre étapes, soit 1) l'ouverture du dossier, 2) la rencontre de démarrage entre toutes les parties prenantes, 3) l'élaboration du plan directeur aqueduc et drainage et 4) la production des plans et des devis. Plus de détails sont présentés sur le [microsite du SE](#). Le SE ne fournira des critères de conception adaptés au site qu'après l'ouverture du dossier à l'aide du formulaire dédié. Le promoteur ou la promotrice du projet immobilier doit aussi obtenir les autorisations auprès du Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCC). La Ville est responsable d'obtenir les autorisations auprès de Parcs Canada, lorsque c'est requis.

### Les principes généraux de gestion des eaux de pluie

Pour les pluies fréquentes, il faut respecter des objectifs de contrôle de la qualité des eaux pluviales et de réduction des volumes envoyés à l'égout combiné. Pour les pluies rares ou exceptionnelles (10 ans, 25 ans, 100 ans), il faut respecter des objectifs de réduction du débit de pointe afin de limiter l'impact sur le réseau existant et le milieu récepteur.

Pour l'ensemble d'un développement privé, un plan directeur doit être déposé pour chaque projet immobilier permettant de mettre en place des ouvrages de gestion de l'eau répondant aux critères de conception spécifiés par le SE. Cette vision d'ensemble doit partir de l'hypothèse que tout lot privé dont la superficie imperméable est de plus de 1 000 m<sup>2</sup>, incluant les parcs, devra retenir ces eaux à la source (article 119 du règlement 20-030). Une rétention mutualisée conformément à l'article 130 du 20-030 pourrait aussi faire l'objet d'une entente avec la Ville. Il appartient au promoteur ou la promotrice de faire approuver par le SE les plans et les devis des lots privés, de construire les ouvrages requis et d'en assurer l'entretien.

Ces principes généraux sont établis afin de respecter les différentes obligations à l'échelle des instances gouvernementales, telles que :

- Les critères et conditions établies par Parcs Canada pour le rejet au canal;
- Le plan de gestion des débordements déposé par le SE auprès du MELCC afin de respecter la position sur l'application des normes pancanadiennes de débordement des réseaux d'égout municipaux; et
- Le règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE) du MELCC.

Les ouvrages requis pour respecter ces critères seront intégrés à l'entente de cession des infrastructures.

## Microsite du Service de l'eau

Pour plus d'information sur les procédures pour les projets de développement ou redéveloppement urbain, consultez le guichet du Service de l'eau au <https://sites.google.com/montreal.ca/projet-developpement-eau>

### Les critères particuliers de gestion des eaux de pluie

Le système de drainage qui sera rétrocédé à la Ville devra être conçu selon un concept de double drainage, en tenant compte des réseaux majeurs et mineurs qui devraient être planifiés et conçus simultanément de façon à atteindre un niveau de service global minimal de 100 ans.

Le cheminement de l'eau sur la partie privée doit être intégré dans l'ensemble du développement. De façon générale, le cheminement optimal est le suivant :

- la goutte d'eau tombe sur une surface imperméable et se dirige vers un espace vert ou vers une infrastructure verte pour une gestion à la source;
- si nécessaire, l'excédent d'eau des lots privés (sauf parc) et des rues est drainé à la surface des rues et des ruelles vers les parcs;
- si nécessaire, l'excédent d'eau véhiculé par les rues s'accumule de façon temporaire dans les parcs;
- les volumes d'eau sont ensuite relâchés de façon progressive vers le canal de Lachine ou vers l'égout combiné.

De façon plus spécifique, les normes réglementaires actuelles à respecter sont les suivantes :

LOT PRIVÉ (incluant parc) - Lot de moins de 1 000 m<sup>2</sup> imperméable

- le ruissellement des toits en pente dirigé vers un espace vert (article 120 du 20-030);
- le ruissellement des eaux dirigé en surface vers la rue (article 119 du 20-030).

LOT PRIVÉ (incluant parc) - Lot de plus de 1 000 m<sup>2</sup> imperméable :

- la rétention à la source avec un rejet régulé de 14 L/s/ha pour des pluies de fréquence 25 ans (articles 119 et 133);
- la réduction d'une lame d'eau de 11 mm pour une pluie de 19 mm (article 135) ou le traitement du ruissellement pour une pluie de 25 mm (article 137).

PARC

- Le plan directeur déposé par le promoteur ou la promotrice doit viser à intégrer les parcs et les espaces verts pour favoriser la rétention des excédents d'eau pour une pluie centennale (exceptionnelle).

Le promoteur ou la promotrice pourrait aussi déposer une stratégie conformément à l'article 130 du règlement 20-030 visant une mutualisation des eaux des lots privés dans les parcs.

Le règlement 20-030 de la Ville de Montréal est applicable pour tout projet immobilier dans le secteur : [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/eau\\_fr/media/documents/reglement\\_20-030.pdf](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/eau_fr/media/documents/reglement_20-030.pdf)

### Les dénominations et les récurrences de pluie

Dénomination	Récurrence	Quantité correspondante
Pluie fréquente	Pluie qui se produit de 60 à 90 % du temps	11, 19 ou 29 mm de pluie en 6 heures, selon le point de rejet
Pluie rare / 25 ans	Fréquence de 1 fois en 25 ans, soit une probabilité de 4 % de se produire dans une année	56 mm de pluie en 3 heures
Pluie exceptionnelle / 100 ans	Fréquence de 1 fois en 100 ans, soit une probabilité de 1 % de se produire dans une année	63 mm de pluie en 3 heures



