



RUE SHERBROOKE

PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



CONSEIL DE L'ARRONDISSEMENT



Suzanne Décarie
Conseillère de la ville
District de la Pointe-aux-Trembles
514 515-7224



Gille Déziel
Conseiller d'arrondissement
District de Pointe-aux-Trembles
514 868-4352



Richard Guay
Conseiller de la ville
District de la Pointe-aux-Prairies
514 868-4356



Manuel Guedes
Conseiller d'arrondissement
District de la Pointe-aux-Prairies
514 872-6041



Giovanni Rapanà
Conseiller de la ville
District de Rivière-des-Prairies
514 868-5558



Nathalie Pierre-Antoine
Conseillère d'arrondissement
District de Rivière-des-Prairies
514 868-4052

MOT DE LA MAIRESSE



Chantal Rouleau
514 868-4050

Le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) de la rue Sherbrooke est le résultat d'un important travail ayant mobilisé citoyens, organismes, commerçants ainsi que des intervenants municipaux.

En son point d'origine, la rue Sherbrooke est enchâssée entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies. Par ce décor naturel de grande qualité, elle constitue un parcours d'entrée de la Ville de Montréal digne d'une grande métropole et d'un arrondissement fier de cette richesse collective. Tout au long de son parcours, des milieux de vie s'articulent déjà autour de projets structurants comme la revitalisation du Vieux Pointe-aux-Trembles, le développement du quartier de la gare de Pointe-aux-Trembles et les travaux d'aménagement de la plage de l'Est.

Le PDUES de la rue Sherbrooke présente une vision de développement arrimée, à la fois, à un diagnostic probant de la situation actuelle et aux commentaires inspirés recueillis tout au long de la démarche de consultation. Ultimement, ce plan émane de notre volonté de favoriser un développement urbain, économique et social durables du territoire.

L'esprit de collaboration et de concertation qui a favorisé la production de ce document de planification sera un précieux atout à sa mise en œuvre.

La mairesse de l'arrondissement,

A handwritten signature in blue ink that reads "Chantal Rouleau". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the beginning.



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 Contexte territorial et historique	4
1.2 Contexte de planification	7
1.3 Démarche participative	9
1.4 Une signature visuelle évocatrice	12
2. DIAGNOSTIC	13
2.1 La rue Sherbrooke	13
2.2 Occupation du territoire aux abords de la rue Sherbrooke	23
2.3 Milieux de vie	36
3. ÉNONCÉ DE VISION	41
4. ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT	43
4.1 Dimension urbaine	45
4.2 Dimension économique	54
4.3 Dimension sociale	62
5. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	71
5.1 La rue Sherbrooke	71
5.2 Les milieux de vie	76
6. PLAN DE MISE EN ŒUVRE	89
CONCLUSION	93



INTRODUCTION

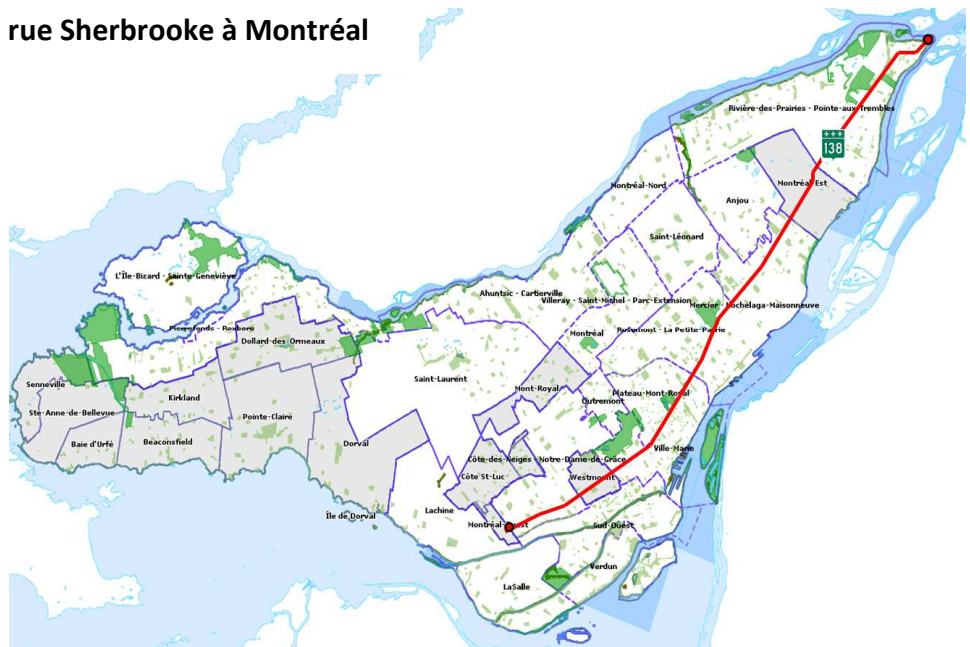
Nommée en l'honneur d'un gouverneur en chef de l'Amérique du nord britannique au cours de son mandat, la rue Sherbrooke s'est modestement enracinée dans le paysage montréalais au début du 19^{ième} siècle pour rapidement devenir une des voies de circulation les plus importantes de la métropole. La longueur de son tracé d'une trentaine de kilomètres et la présence, en bordure de celle-ci, de nombreuses composantes emblématiques de Montréal tels que le campus de l'Université McGill et le Parc Olympique, ont contribué à rehausser son statut d'artère phare à l'intérieur du réseau viaire montréalais.

Il y a maintenant plus de trois quart de siècle que la rue Sherbrooke franchit le territoire de Pointe-aux-Trembles dans son intégralité pour rejoindre l'extrémité est de l'île. Son aménagement a fortement contribué à l'urbanisation du quartier en offrant une voie alternative moderne à la rue Notre-Dame qui était encore pourvue de ses attributs de tracé fondateur découlant de l'époque du régime seigneurial.

La rue Sherbrooke fait partie des composantes intrinsèques au territoire de Pointe-aux-Trembles. Cette prétention peut toutefois s'avérer préjudiciable pour l'image du quartier lorsqu'on retient les aspects moins reluisants de son aménagement actuel et l'occupation relâchée aux abords de celle-ci qui lui confèrent un aspect ne reflétant pas du tout son statut d'artère urbaine.

Bien plus qu'une simple voie d'accès territoriale ou de transit, la rue Sherbrooke s'affirme de plus en plus comme un axe de destination et un véritable maillon entre les différents milieux de vies s'étant constitués le long de son parcours. Milieux de vie qui tendront naturellement à s'émanciper davantage en bordure de l'artère afin de lui insuffler une personnalité plus affirmée et une dimension humaine légitimement réclamées par la population locale.

La rue Sherbrooke à Montréal



1

MISE EN CONTEXTE

Afin de doter la rue Sherbrooke d'attributs dignes d'un corridor urbain contemporain, la Ville de Montréal a entrepris une démarche intégrée visant à repenser l'aménagement de cette artère emblématique ainsi que l'occupation du territoire aux abords de celle-ci. La volonté de promouvoir un développement et une mobilité durables sur la rue Sherbrooke tout en redéfinissant l'image du quartier de Pointe-aux-Trembles ont guidé l'ensemble des partenaires concernés tout au long de cet exercice de planification.

L'année 2015 fut celles de l'ouverture de la gare de Pointe-aux-Trembles et de l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal : deux éléments significatifs qui ont stimulé une réflexion collective sur les perspectives de mobilité et de développement urbain en périphérie de la nouvelle gare, selon une approche basée sur les principes du Transit Oriented Development (TOD).

À ce titre, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a amorcé, en septembre 2014, un vaste processus de consultation populaire qui s'est échelonné sur près de 10 mois. Cette étape de concertation s'est inscrite en prémisses de la réalisation d'un Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) de la rue Sherbrooke dont les retombées se mesureront à l'ensemble du quartier.

Le PDUES se veut la résultante d'une collaboration étroite entre l'arrondissement et les nombreuses parties prenantes impliquées, désireux de promouvoir une dimension économique et sociale à un vaste projet d'aménagement urbain porteur d'avenir pour tout l'est de Montréal.



Gare de Pointe-aux-Trembles - crédit photo : Patrick Deschamps

1.1 CONTEXTE TERRITORIAL ET HISTORIQUE

1.1.1 La rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles

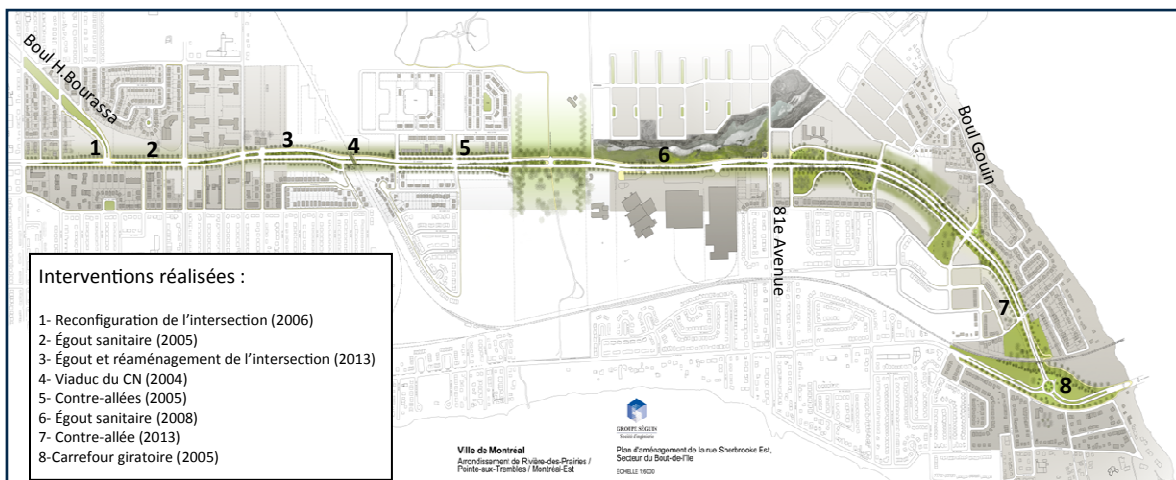
La rue Sherbrooke parcourt le territoire de Pointe-aux-Trembles d'est en ouest sur une longueur d'un peu plus de 7,5 kilomètres. Considérée comme l'une des artères les plus significatives de tout l'est de Montréal, elle demeure l'axe de circulation qui structure l'essentiel des activités urbaines du quartier.

Son tracé et sa configuration particulière positionnent la rue Sherbrooke comme une voie de transit majeur, accueillant un flux migratoire quotidien provenant de la Rive-Nord de Montréal et de l'est de l'île.

Aménagée à l'intérieur d'une emprise dont la largeur varie de 30 mètres à 83 mètres, l'artère présente de nombreuses configurations qui varient en fonction de l'occupation observée aux abords du parcours et du contexte inhérent à sa réalisation.

La largeur considérable de l'emprise de la portion de la rue Sherbrooke comprise entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame rappelle avec éloquence que ce tronçon fut pressenti pour être transformé en voies rapides dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 40 vers la Rive-Nord (Repentigny). Le Ministère des transports avait déjà entrepris la constitution de l'emprise autoroutière requise avant de la céder à la défunte ville de Pointe-aux-Trembles suite à l'abandon du tracé sur l'axe de la Sherbrooke au profit du tracé autoroutier actuel, au cours des années soixante.

Dès lors, s'en est suivi une série d'exercices de planification visant l'aménagement de portion est de la rue Sherbrooke et de ses abords. La plus significative jusqu'ici s'avère le Plan directeur de la rue Sherbrooke adopté par le Comité exécutif de la Ville de Montréal en 2003. De nombreux travaux d'infrastructures énoncés à l'intérieur du Plan furent complétés à ce jour.



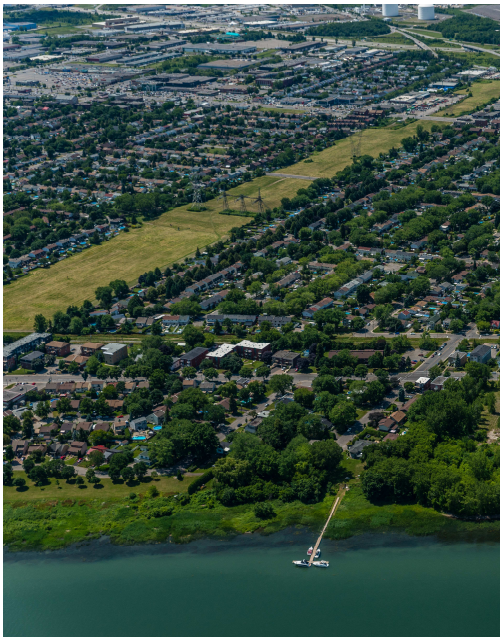
Plan concept adopté par le Comité exécutif le 21 mai 2003, résolution CE03 1061

Au fil des années, le transport collectif a pris une place plus importante sur l'artère avec l'aménagement d'un stationnement incitatif, de voies réservées aux autobus et aux taxis sur une partie du tracé ainsi que par l'ouverture de la gare de Pointe-aux-Trembles, implantée en bordure de la rue Sherbrooke dans le cadre du projet du Train de l'Est piloté par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Pour terminer, une importante fonction commerciale s'est greffée le long de celle-ci au cours des quarante dernières années. En plus d'être un générateur d'achalandage et d'activités économiques vitales pour Pointe-aux-Trembles, ce regroupement de commerces constitue également un point de transition entre les secteurs d'emplois sis au nord de la rue Sherbrooke et les milieux résidentiels principalement situés au sud de l'artère.

1.1.2 Un territoire fragmenté

Le quartier de Pointe-aux-Trembles s'étend sur plus de 17 kilomètres carrés, à l'extrémité est de l'île, essentiellement confiné entre l'Autoroute 40 et le fleuve St-Laurent. Le territoire a fait l'objet de plusieurs vagues d'urbanisation au fil des années, le long des grands axes routiers montréalais que sont la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame, en reproduisant une trame de rue qui est majoritairement orthogonale, à l'instar de plusieurs autres quartiers de Montréal.



Emprise d'Hydro-Québec près de la 36^{ième} Avenue

Son tissu urbain est néanmoins caractérisé par deux importantes fractures, perpendiculaires au fleuve, provoquées par le passage d'une ligne de transport électrique et par de vastes superficies naturelles et patrimoniales protégées. Leurs effets sur la dynamique territoriale du quartier sont tangibles lorsqu'on circule le long de la rue Sherbrooke. Vue du ciel on constate aisément que Pointe-aux-Trembles est fragmenté en trois secteurs.

Cette lecture territoriale façonne le quartier sous une nouvelle perspective qui permet de relativiser les interventions en fonction des caractéristiques locales et renforce le sentiment d'appartenance et de fierté auprès de la population.

Les interventions proposées à l'intérieur du PDUES reposent sur les spécificités de ces trois secteurs désignés comme des milieux de vies et aux potentiels inhérents à ceux-ci. Les prérogatives associées à une planification à plus petite échelle s'avèrent vaines lorsque les actions posées ne s'inscrivent pas à l'intérieur d'un cadre directeur. Un niveau d'analyse à l'échelle du quartier s'avère donc indispensable afin de tirer le maximum du potentiel de ces trois milieux de vies qui façonnent l'identité du quartier de Pointe-aux-Trembles.

1.1.3 Des projets structurants en cours ou en voie de réalisation

L'existence des milieux de vie ne reposent pas strictement sur des contraintes territoriales. Trois projets phares, parmi lesquels l'arrondissement fut le maître d'œuvre ou un collaborateur de première instance, sont à différentes étapes de réalisation à l'intérieur du quartier de Pointe-aux-Trembles. Ils contribuent à la fois au rayonnement du territoire et à la définition identitaire de ces milieux de vie.

Chacun des projets structurants énumérés ci-dessous met en valeur l'un des trois principaux axes qui ont structuré le développement du quartier depuis sa fondation il y a près de quatre siècles, soit : le fleuve St-Laurent, la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke. La répartition géographique de ces lieux publics significatifs est telle que tous les milieux de vie constitués accueillent un projet phare. Ils se déclinent de la façon suivante :

Revitalisation du Vieux-Pointe-aux-Trembles (Milieu de vie no.1) :

Le vaste projet de revitalisation entrepris dans le secteur patrimonial du Vieux-Pointe-aux-Trembles est issu d'une démarche de planification entreprise depuis près de dix ans par l'arrondissement. L'ouverture de la place du Village de la Pointe-aux-Trembles en juillet 2014, de la nouvelle Maison du Citoyen en janvier 2016 et d'une future scène en bordure du fleuve pour 2017 consacrera ce secteur comme un pôle culturel et institutionnel majeur.

Les efforts de revitalisation entrepris par l'arrondissement se répercutent également le long de la rue Notre-Dame où se greffe la majorité des composantes identitaires qui définissent ce secteur patrimonial si particulier.



Marché public à la place du Village-de-Pointe-aux-Trembles

Gare de Pointe-aux-Trembles (Milieu de vie no.2) :

Annoncée en 2006 dans le cadre du projet du Train de l'Est et inaugurée en juillet 2015, la gare de Pointe-aux-Trembles est l'une des trois nouvelles gares à être implantées sur le territoire de l'arrondissement. Sa proximité du point médian de la rue Sherbrooke à l'intérieur du quartier lui confère une localisation optimale et en fait le seul véritable point de chute en matière de transport collectif pour le quartier de Pointe-aux-Trembles.

Pressentie comme étant le fer de lance d'un vaste développement domiciliaire à entreprendre sur les terrains environnants selon une formule TOD, la gare contribuera à redéfinir l'image de la rue Sherbrooke entre la 40^{ième} avenue et la rue Notre-Dame.

Plage de l'Est (Milieu de vie no.3)

L'aménagement d'une plage urbaine en bordure du fleuve Saint-Laurent est en cours de réalisation sur un terrain de 12 500 mètres carrés jadis occupé par une marina, son ouverture est prévue à l'été 2017. Le projet fut dévoilé en lien avec les efforts menés par l'arrondissement pour favoriser l'accessibilité aux berges des deux cours d'eaux qui définissent son territoire et dans le but de mettre en vitrine les paysages exceptionnels offerts par le fleuve.

La présence d'une plage à la pointe de l'île consacrera ce secteur comme étant un pôle incontournable pour la pratique d'activités récréatives et sportives en lien avec les milieux naturels qui caractérisent cette portion du territoire.



Esquisse de la future plage de l'Est - Ruccolo+Faubert Architectes & Ni conception architecture de paysage

1.2 CONTEXTE DE PLANIFICATION

1.2.1 Planification à l'échelle montréalaise

Au même titre que l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, la Ville de Montréal a adopté une pléiade de documents de planification, programmes, stratégies et politiques qui abordent un large spectre de domaines dont la compétence relève entièrement, ou partiellement, des instances municipales.

Le PDUES se veut un document de planification intégré s'appuyant sur les principes édictés à l'intérieur de ces documents adoptés par l'administration municipale, au cours des dernières années. Son arrimage avec les différentes visions stratégiques sectorielles montréalaises est

essentiel à sa légitimité.

Parmi celles-ci notons les prérogatives reliées à l'intensification et à la diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif.

La planification territoriale d'un tronçon important de la rue Sherbrooke est grandement tributaire de son statut d'aire TOD configurée à même le corridor de l'artère situé à l'est de la 40^{ième} Avenue, au bout de l'île de Montréal.

En conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), Le schéma d'aménagement et de développement a établi le seuil moyen de densité résidentielle à 60 logements par hectare (densité brute) alors que le reste du quartier se voit prescrire une densité brute moyenne de 35 logements par hectare.

L'agglomération y énonce son objectif de densification qui se traduit notamment par le raffermissement de l'urbanisation aux extrémités de son territoire insulaire.



Extrait de la carte n. 32 « Modulation de la densité résidentielle » incluse dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)

1.2.2 Pertinence de l'approche PDUES

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles s'étend sur 42,3 kilomètres carrés ce qui le place au deuxième rang à ce chapitre parmi les 19 arrondissements montréalais.

Quant au territoire influencé par les conséquences du réaménagement de la rue Sherbrooke, il couvre minimalement l'ensemble du quartier de Pointe-aux-Trembles. Sa superficie de 17

kilomètres carrés est supérieure à la superficie de plusieurs arrondissements montréalais tels que le Plateau-Mont-Royal (8,1 km²), Verdun (9,8 km²) ou Anjou (13,9 km²), à titre d'exemple.

Le premier constat qui se dégage devant de tels chiffres concerne l'échelle du territoire visé par la démarche. Le quartier de Pointe-aux-Trembles est trop grand pour faire l'objet d'un exercice de planification aussi précis qu'un programme particulier d'urbanisme (PPU). D'autre part, son statut de quartier ne peut le prévaloir d'un plan d'urbanisme spécifiquement élaboré à ses fins, celui-ci vise l'intégralité du territoire de l'arrondissement. Au même titre qu'un PPU, le contenu du plan d'urbanisme ainsi que ses modalités d'adoption sont régies par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1) ce qui le prive d'une souplesse qui s'avère salutaire lors d'un tel exercice de planification.

Par ailleurs, l'agglomération de Montréal a adopté son Schéma d'aménagement et de développement (RCG 14-029) le 26 janvier 2015, pour une entrée en vigueur le 1^{er} avril de la même année. Conséquemment, la révision du Plan d'urbanisme de la Ville, incluant les chapitres locaux visant les 19 arrondissements, devra être réalisée au cours de l'année 2016.

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles souhaite profiter de la légitimité populaire et le consensus sur lequel repose la démarche de planification pour articuler le futur chapitre local du plan d'urbanisme en conséquence. Situé entre le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme, le PDUES se veut un document de planification détaillée multidisciplinaire à portée locale qui offre une modularité adéquate pour faire face à la diversité des enjeux liés au réaménagement de la rue Sherbrooke et des composantes périphériques.

1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

1.3.1 Particularité de la démarche

Fort de ses expériences de planification urbaine précédentes, l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles élabore le PDUES sur l'établissement d'une réflexion collective sur les enjeux du territoire.

Cette démarche s'inscrit dans une volonté de miser sur la participation et la concertation de la population en amont du processus décisionnel, favorisant ainsi une meilleure compréhension mutuelle des enjeux et une appropriation accrue du projet par l'ensemble des parties prenantes.

La particularité du vaste exercice de consultation entourant la réalisation du PDUES de la rue Sherbrooke réside par une déclinaison variée de plates-formes consultatives mises à la disposition de la population et des autres acteurs concernés (milieux associatifs et académiques, citoyens corporatifs, organismes municipaux et gouvernementaux). À l'invitation de l'arron-

dissement, les personnes intéressées ont eu l'opportunité d'exprimer leurs préoccupations, leurs expériences personnelles et leurs idées dans les réflexions entourant l'avenir de ce secteur.

En marge de cette démarche, l'arrondissement a pu profiter d'une éloquente collaboration avec l'École d'urbanisme et d'architecture du paysage de l'Université de Montréal. Une quarantaine d'étudiants se sont penchés sur la rue Sherbrooke et le territoire de Pointe-aux-Trembles dans le cadre d'un cours de design urbain dispensé aux candidats au baccalauréat en urbanisme, à l'automne 2014.

Le fruit de cette collaboration s'est traduit par la remise d'une dizaine de concepts d'aménagement en lien avec la rue Sherbrooke et par des échanges forts révélateurs avec une cohorte d'étudiants de l'aménagement du territoire n'ayant, pour la plupart jamais véritablement mis le pied dans le quartier.

Nous avons pu bénéficier d'un regard neuf sur l'état du territoire et ses opportunités de la part d'une frange de population consciencieuse, active et fortement préoccupés par les enjeux urbains actuels et futurs.

En somme, la démarche participative initiant le processus de planification de la rue Sherbrooke fut empreinte de succès. Les citoyens souhaitent davantage participer hâtivement dans la gouvernance locale, ils ont eu l'occasion de développer un intérêt dans l'élaboration de projets urbains significatifs pour le développement de l'arrondissement.



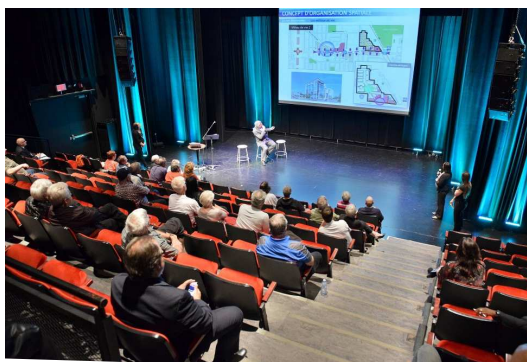
Consultation publique - 4 novembre 2014



Collaboration avec les étudiants de l'UdeM



Ateliers de type "Workshop" - 14 avril 2015



Consultation publique - 8 juin 2015

1.3.2 Résumé des séances de consultations publiques

Pas moins de huit tribunes d'expression participative populaires ont été mises de l'avant par l'arrondissement entre septembre 2014 et juin 2015. Si la majorité d'entre-elles étaient destinées à l'ensemble des parties prenantes, d'autres tel que le workshop, à titre d'exemple, furent spécifiquement conçues pour des cohortes particulières.

Le tableau suivant énumère, selon un ordre chronologique, l'ensemble des étapes de consultation populaires, les participants visés ainsi que les sujets qui ont été abordés lors des différentes séances.

Activité	Description	Participants	Sujets abordés	Date
Carnet de bord	Recensement des déplacements quotidiens	Tous les citoyens (30 répondants)	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements 	Septembre 2014
Focus group	Rencontre des détenteurs des carnets de bord	Personnes ayant complété le carnet de bord (7 participants)	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements • Services • Perceptions 	Octobre 2014
Sondage	Sondage sur les perceptions	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Perceptions 	Octobre 2014
Consultation publique*	Ateliers participatifs par milieu de vie	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Dévlp immobilier • Transport • Branding 	Novembre 2014
Université de Montréal	Projets de design urbain	Étudiants finissants au baccalauréat en urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement urbain 	Automne 2014
École secondaire PAT	Ateliers sur l'aménagement urbain	Étudiants 4 ^e – 5 ^e secondaire	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement urbain • Vitalité 	Hiver 2015
Workshop	Ateliers portant sur plusieurs sujets – validation de concepts	Représentants des milieux corporatifs et communautaires	<ul style="list-style-type: none"> • Branding • Vitalité • Cohésion 	Avril 2015
Consultation publique	Validation des concepts retenus	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les sujets 	Juin 2015
Sondage	Appréciation globale de la démarche participative	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche participative en général 	Juin 2015

1.4 UNE SIGNATURE VISUELLE ÉVOCATRICE

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles a décidé de se doter d'une signature visuelle inspirée afin d'identifier la démarche de planification de la rue Sherbrooke. Dans un contexte de sollicitation populaire sur une longue échéance, il était convenu de marquer l'ensemble des communications officielles de l'arrondissement ayant trait à la rue Sherbrooke d'un emblème évocateur pouvant faciliter son appropriation auprès de la clientèle visée.

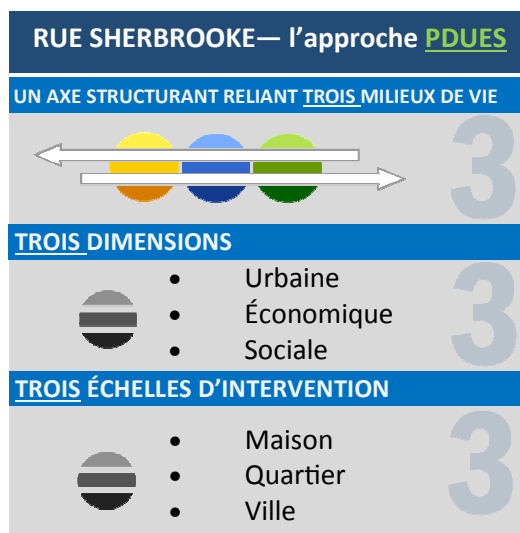
La signature visuelle retenue présente trois cercles fragmentés à l'intérieur desquels une gradation de couleurs a été employée. Les trois cercles se réfèrent à trois milieux de vies distincts qui composent le quartier de Pointe-aux-Trembles. Ces milieux de vie ont sensiblement la même superficie et sont enlignés, tout comme les cercles constituant le logo, selon un axe horizontal le long de la rue Sherbrooke.

Quant à l'artère, elle constitue l'élément structurant du concept. Deux bandes parallèles illustrent la morphologie locale de la rue Sherbrooke, soit en un aménagement de type boulevard en deux travées séparées par un terre-plein. La trame traverse les trois cercles, en leur centre, tout comme la rue Sherbrooke qui est au cœur de Pointe-aux-Tremble

Le choix des couleurs primaires reprennent celles utilisées pour le logo de l'arrondissement. Le vert évoque le vaste patrimoine naturel et forestier qui caractérise le quartier, le bleu se réfère aux deux cours d'eau, le fleuve St-Laurent et la rivière des Prairies, qui définissent notre territoire tout en façonnant la pointe de l'île de Montréal. Enfin, la couleur jaune est universellement employée pour désigner des milieux résidentiels, composante élémentaire d'un milieu de vie urbain.

La gradation des couleurs en trois déclinaisons interpellent à la fois les trois dimensions essentielles à un PDUES, soit les volets urbain, économique et social, et rappellent que les interventions proposées auront une portée pouvant se mesurer à une échelle unitaire (maison), collective (quartier) ou métropolitaine (ville).

En somme, la signature visuelle reprend, en groupe de trois, la structure fondamentale du PDUES de la rue Sherbrooke : Le maillage de trois milieux de vies distincts, une approche basée sur trois dimensions et des interventions se reflétant à trois échelles spatiales.



L'objectif premier de la démarche de consultation menée par l'arrondissement était de recueillir les observations de la population et d'experts permettant de dresser une synthèse réaliste du site à l'étude. Le tout se déroulant dans un contexte de dialogue adapté à l'ensemble des parties prenantes identifiées.

La séquence des étapes de consultation participative a permis de dégager une série de constatations sur des thèmes ciblés et de les faire valider par la suite lors d'une séance de consultation publique subséquente.

Un diagnostic clair et consensuel constitue le premier jalon permettant d'établir une vision porteuse d'avenir sur laquelle s'appuiera des propositions concrètes en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et de vitalité sociales.

Trois thèmes visés par le diagnostic

1. La rue Sherbrooke
2. Les abords de la rue Sherbrooke
3. L'image de marque

2.1 LA RUE SHERBROOKE

En tant que point focal des échanges avec les parties prenantes, la rue Sherbrooke est, a priori, examinée sous sa morphologie d'infrastructure routière.

La rue Sherbrooke est une composante du réseau artériel de la Ville de Montréal, elle relève de la juridiction des services corporatifs de l'administration municipale. La configuration du domaine public exerce une influence qui dépasse largement la notion des déplacements effectués le long d'une trame aménagée à ces fins. L'organisation spatiale et la mise en marché d'un territoire, qui appartiennent davantage aux arrondissements et au domaine privé, sont fortement tributaires des choix d'aménagements accomplis à l'intérieur de l'emprise de rue.

Les participants se sont prononcés sur les déplacements effectués sur l'artère en fonction des différents modes de transports recensés et, dans une perspective plus large, à propos de la perception générale qui se dégage au sujet de la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles.

2.1.1 Déplacements le long de la rue Sherbrooke

La motorisation croissante des déplacements au cours du siècle précédent, notamment celle observée à l'intérieur des quartiers périphériques, a généré une modulation constante du

réseau viaire en faveur de l'automobile. La rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles ne fait pas exception à ce constat. Quel que soit le secteur analysé, elle présente les attributs d'un axe dédié à une forte circulation automobile. Certes, d'autres modes de locomotion partagent la voie publique avec l'automobile mais de sérieuses carences en matière d'aménagement de l'emprise de rue limitent considérablement leur portée et dissuadent leur utilisation.

Les motifs des déplacements effectués sur la rue Sherbrooke sont de natures variés. Le contexte territorial de Pointe-aux-Trembles lui confère un statut de trame privilégiée pour des déplacements transitoires, grandement accommodés par la configuration actuelle de la voie publique.

2.1.1.1 Automobile et circulation lourde

Le quartier de Pointe-aux-Trembles affiche un ratio de 1,3 automobile par ménage, soit l'un des plus élevés parmi les 19 arrondissements de Montréal. Les modes de déplacement par automobile représentent plus de 73% de tous les déplacements initiés à partir du territoire sur une période de 24 heures. Ces chiffres issus de l'enquête Origine-Destination réalisée par l'Agence métropolitaine de transport en 2013⁽¹⁾, s'avèrent un bon indicateur de l'appropriation par l'automobile de la rue Sherbrooke.

Bien que le volume de circulation demeure généralement fluide, l'achalandage augmente de façon substantielle lors des périodes de pointes, notamment celle du matin qui s'échelonne sur une plus courte période. Le phénomène est particulièrement visible aux intersections des boulevards St-Jean-Baptiste et de la Rousselière.



D'autre part, la rue Sherbrooke est quotidiennement empruntée par de nombreux véhicules lourds provenant du secteur industriel sis à l'ouest du quartier et par ceux assurant la desserte des commerces le long de l'artère. On souligne une interaction particulièrement dangereuse avec le flux de véhicules lourds qui entrent et sortent des établissements localisés en bordure de rue.

La fluidité de la circulation sur l'ensemble du tracé est régularisée à l'aide de 22 feux de circulation dont la plupart permettent un virage à gauche sécurisé. Les feux sont implantés à des distances très variables selon le tronçon observé. Les intersections nettement plus distancées dans la portion est du tracé et l'occupation ponctuelle en bordure du parcours sont

⁽¹⁾ Agence métropolitaine de transport. Enquête Origine-Destination 2013 (2015).

des facteurs qui incitent à l'augmentation de la vitesse de circulation.

La rue Sherbrooke est majoritairement configurée en boulevard à six voies, pourvue d'un terre-plein en son centre. Seule la portion comprise entre le boulevard de la Rousselière et la 81^{ème} Avenue ne bénéficie pas de chaussées physiquement séparées par un aménagement médian. Ce tronçon ne propose que quatre voies de circulation et montre des signes de déstructuration évidents.

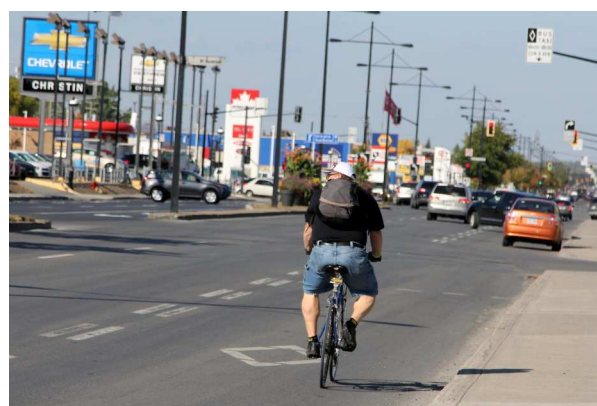
L'ensemble des intervenants consultés réclament une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans le choix des aménagements à réaliser sur le domaine public. Le consensus s'oriente vers un partage de l'emprise au profit des autres modes de déplacements tout en assurant le maintien d'un flux de circulation adéquat afin de ne pas générer de zones de congestion problématiques. Une meilleure modulation des feux de circulation est réclamée dans le but de limiter les risques de congestion et régulariser la vitesse de circulation automobile.

2.1.1.2 Transport actif

L'absence d'aménagement adapté pour le transport actif fut l'un des éléments les plus fréquemment évoqués lors des échanges avec la population. Les déplacements le long de la rue Sherbrooke sont jugés difficiles, aléatoires et non sécuritaires.

De longs tronçons de l'artère sont privés de trottoirs, contraignant le piéton à se déplacer sur l'accotement de la voie de circulation ou sur un sentier de fortune, tracé à même les abords gazonnés de la rue Sherbrooke. En somme, près de 50% du parcours n'est pas muni de trottoirs conventionnels en béton. Ce chiffre exclut les contre-allées qui sont toutes aménagées avec trottoirs mais obligent le piéton à dévier de sa trajectoire pour les emprunter. La situation est particulièrement problématique dans la portion sise à l'est du boulevard de la Rousselière où la rue Sherbrooke est minimalement aménagée

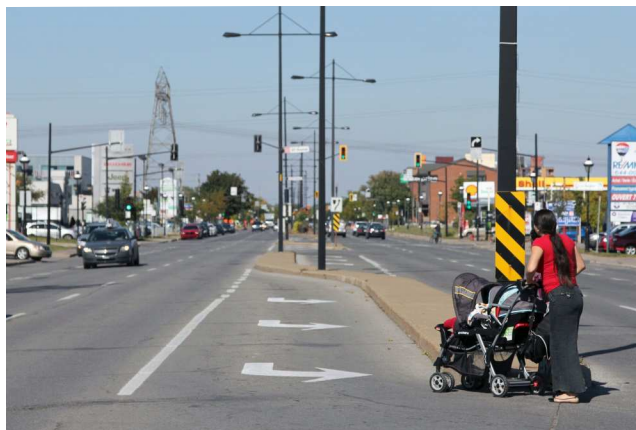
À l'opposé, les trottoirs qui bordent le tronçon comprise entre la 3^{ème} Avenue et le boulevard de la Rousselière montrent une configuration conventionnelle, voire minimaliste, qui confine le piéton à proximité d'un important volume de circulation, ponctué par le passage des autobus et des véhicules lourds. Le cœur de la desserte commerciale de Pointe-aux-Trembles se déploie le long de cette portion de la rue Sherbrooke, il s'agit d'un point de des-



mination à une échelle qui se projette à l'extérieur du quartier. L'achalandage est donc plus significatif que partout ailleurs sur l'artère, tous modes de déplacements confondus.

Les fréquentes entrées et sorties des véhicules sont un autre obstacle aux déplacements sur les trottoirs. De l'avis des personnes consultées, les accès véhiculaires représentent, de façon générale, une déficience pour la sécurité des piétons dans ce secteur par leur configuration et leur nombre important.

Franchir la rue Sherbrooke à pied comporte son lot de risques et ce, même aux intersections balisées par des feux de circulation. La traverse se fait majoritairement sur six voies, sans îlot de refuge adéquat aménagé au centre de la rue. Le franchissement de l'artère est mesuré à 25 mètres dans le secteur occupé par les commerces ce qui est considérable. Les feux dédiés aux piétons sont jugés trop rapides, le marquage au sol reste discret, si ce n'est pas complètement absent sur certaines intersections. La vitesse et le volume de circulation observés sur la rue Sherbrooke constituent également un facteur de dissuasion.



En matière de circulation en vélo le long de l'axe, la problématique est jugée identique. La rue Sherbrooke n'est officiellement pourvue que de 510 mètres de tronçon cyclable, d'une largeur de trois mètres, entre la 81^e Avenue et la rue de la Famille-Dubreuil. Toutefois un large accotement sur le côté sud de l'artère, mesuré sur une distance de 2,3 kilomètres, entre l'axe projeté de la 50^e Avenue et la 81^e Avenue, s'apparente à une piste multifonctionnelle improvisée permettant de recevoir toutes formes de déplacements actifs. De nombreux élèves fréquentant l'école secondaire de Pointe-aux-Trembles l'utilisent quotidiennement.



Le constat relate encore une fois l'absence d'aménagements appropriés, la trame mal définie, le revêtement au sol déficient sur les tronçons pouvant recevoir les cyclistes et le volume de circulation élevé auquel ils sont confrontés.

Les déplacements actifs regroupent sans contredit les modes de locomotion les plus tributaires de l'état de l'éclairage de rue. De nombreuses déficiences ont été inventoriées le long du parcours, celles-ci alimentent le sentiment d'insécurité. Le tissu urbain dissous aux abords de certains tronçons de la rue Sherbrooke isole davantage les gens qui y circulent à pied ou en vélo. L'absence de milieu de vie dynamique ou l'éloignement des bâtiments de l'artère réduisent considérablement la vigilance le long du parcours et contribuent au caractère hos-

tile attribué à certains secteurs.

En somme, les participants ont soulevé la nécessité de faire une plus grande place aux déplacements actifs le long de la rue Sherbrooke, de profiter du potentiel d'aménagement offert par une large emprise publique. Il est impératif de revoir les trames consacrées aux piétons et aux cyclistes dans le but ultime d'augmenter leur attractivité et réduire l'effet de barrière qu'exerce la rue Sherbrooke sur des modes de locomotion plus sensibles. Des trottoirs aménagés des deux côtés de la rue, sur l'intégralité du tracé, une piste cyclable sur la rue Sherbrooke permettant des déplacements de transit et un accès direct aux principaux sites d'affluence, des intersections plus sécuritaires et un éclairage adéquat, adapté à l'échelle humaine, sont les principaux éléments revendiqués. L'absence de mobilier urbain est une déficience relatée par les utilisateurs.

2.1.2.3 Transport collectif

Favoriser le transfert modal de l'*auto-solo* vers les différents modes de transports collectif, tel est le principal objectif poursuivi par les sociétés de transport en commun œuvrant dans la région métropolitaine. Les personnes consultées reconnaissent que cette migration des modes de déplacements passe par une organisation adéquate du transport collectif dans le quartier en misant principalement sur l'axe de la rue Sherbrooke et la Gare de Pointe-aux-Trembles.



La rue Sherbrooke offre un long axe est-ouest qui traverse l'intégralité du quartier, en bordure d'un vaste milieu résidentiel situé au sud de celle-ci et de secteurs d'emplois affirmés. Tous reconnaissent qu'il s'agit d'un tracé à optimiser pour ce mode de transport, surtout depuis l'ouverture de la nouvelle gare de l'AMT, près de la 52^{ième} Avenue. Le métro Honoré-Beaugrand, situé à un peu plus de 9 kilomètres à l'ouest, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, est actuellement le principal point de rabattement des autobus qui sillonnent le territoire de Pointe-aux-Trembles.

Les utilisateurs peuvent dorénavant miser sur le train de banlieue pour se rendre rapidement au centre-ville, le trajet est estimé à 41 minutes entre la gare de Pointe-aux-Trembles et la gare Centrale sise au cœur du quartier des affaires. Un stationnement incitatif pouvant accueillir 359 véhicules et des supports à vélo sont aménagés directement à côté de l'édicule de la gare. Quatre lignes d'autobus locales desservent la gare, soit les circuits numéros 86, 186, 430 et 486. Actuellement, l'AMT offre quotidiennement 8 passages de trains vers le centre-ville et 8 vers le terminus de Mascouche, aucun service n'est offert la fin de semaine.

Les circuits numéros 86, 186 et 187 empruntent partiellement la rue Sherbrooke et desservent des secteurs limitrophes à celle-ci. À ce nombre s'ajoutent les circuits express numéros 430, 486 et 487 qui offrent des parcours avec moins d'arrêts et sur voie réservée, par moments. Plusieurs lignes d'autobus à Pointe-aux-Trembles arpentent des rues locales dans le but manifeste de desservir le plus de territoire possible, or, ces tracés complexes augmentent considérablement le temps de voyage vers les lieux de destinations mentionnés au paragraphe précédent. De plus, la fréquence de passage des autobus et des trains est,

d'ordre général, jugée insuffisante, surtout hors des heures de pointe.

Une voie réservée est implantée aux deux directions de la rue Sherbrooke entre la 3^e Avenue et la 40^e Avenue, sur la portion la mieux aménagée du parcours. La présence de la nouvelle gare de l'AMT ainsi que le chapelet de terrains vacants qui feront l'objet de développements domiciliaires dans la partie est de Pointe-aux-Trembles incitent les personnes consultées à réclamer le prolongement de cette voie réservée jusqu'à l'extrémité est de la rue Sherbrooke. Par ailleurs, la planification de cette partie du territoire inscrite au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal mise beaucoup sur la constitution d'un lien d'autobus fort, à même la rue Sherbrooke, entre le secteur de la Pointe-de-l'Île et la gare de Pointe-aux-Trembles.

Enfin, les équipements et aménagements dédiés aux utilisateurs du transport en commun par autobus sont évalués comme étant minimalistes et délabrés. Ce constat est plus visible sur la portion de la rue Sherbrooke sise à l'est de la gare où les arrêts d'autobus sont implantés dans un contexte de relâchement de l'occupation du territoire en bordure de l'artère et d'absence d'infrastructures minimales pour le piéton (trottoirs, éclairage, traverses sécurisées, marquage). Bref, plusieurs arrêts d'autobus sont isolés, voire localisés dans un environnement hostile tant au niveau de l'attente du service que de l'atteinte du site. Les installations en place ne s'avèrent nullement une mesure palliative adéquate ou un incitatif pour promouvoir cette voie modale chez les résidents du secteur.



Arrêt d'autobus devant l'école secondaire de Pointe-aux-Trembles

Les déplacements tels que perçus par les intervenants

1. Hégémonie de l'automobile sur la rue Sherbrooke ;
2. Statut de voie de transit ;
3. Vitesses de circulation automobile élevées et manœuvres dangereuses dans le secteur à dominante commerciale ;
4. Présence d'importants bouchons de circulation aux heures de pointe, notamment en période matinale à l'intersection du boulevard de la Rousselière ;
5. La rue Sherbrooke est hostile aux déplacements actifs et collectifs, absence de trames dédiées, de mobilier et d'aménagements qui leurs sont adaptés ;
6. Réseau d'autobus présent mais l'offre et l'efficacité des parcours devraient être optimisés ;
7. Intersections dangereuses, tous types de déplacements confondus ;
8. Aménagement problématique des accès aux sites commerciaux, surtout pour les piétons et les cyclistes.

2.1.2 Perceptions

Le regard que nous portons sur un lieu ou sur un ensemble va au-delà des simples caractéristiques morphologiques ou sociales qui s'en dégagent. Le jugement esthétique se manifestant spontanément est accompagné de plusieurs facteurs subjectifs et objectifs propres à chaque individu tels que sa mémoire ou son bagage cognitif et culturel par exemple.

Les composantes physiques propres à la rue Sherbrooke influencent la perception du quartier dans son ensemble : il est ressorti lors des séances participatives que la rue Sherbrooke reflète l'image de Pointe-aux-Trembles. Selon les partis consultés, elle a, une corrélation sans équivoque avec le quartier dans laquelle elle se trouve.

Les efforts mis sur l'aménagement du domaine public, que ce soit au niveau de la configuration de l'artère, de la disposition du mobilier urbain, du verdissement en bordure des voies de circulation et sur les entrées de territoire, contribuent positivement à l'image de Pointe-aux-Trembles de même qu'à tout l'est de Montréal.

2.1.2.1 Configuration de l'artère

La rue Sherbrooke se caractérise par un amalgame de configurations et d'aménagements hétérogènes le long des 7,6 kilomètres qui traversent le quartier. Elle est tantôt structurée, affichant les caractéristiques d'un boulevard urbain périphérique, et tantôt désordonnée par ses attributs se rapprochant davantage d'une route provinciale en milieu semi rural. Les interventions sur les voies de circulation se font à la pièce ce qui met davantage en évidence l'aspect séquentiel et fragmenté de l'artère.

Ces inconstances dans l'aménagement de l'artère rendent le caractère identitaire de la rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles difficile à établir. Les consultations publiques auxquelles a participé la population locale ont révélé une complexité évidente dans l'élaboration d'un portrait unitaire définissant l'artère. Cette lecture du territoire s'avère sans contredit plus confuse pour une personne parcourant la rue Sherbrooke pour la première fois.



Contre-allée aménagée près de la 91^{ème} Avenue

Parmi les inconstances mentionnées au paragraphe précédent, la présence de contre-allées le long de certains tronçons de la rue Sherbrooke n'est pas étrangère à la brisure de l'homogénéité de l'axe routier. Bien que certains ont souligné leurs vertus au niveau des perspectives de stationnement supplémentaires ou par leur fonction de tampon vis-à-vis la circulation dense de la rue Sherbrooke, les contre-allées demeurent coûteuses à aménager, cautionnent le repli des fonctions urbaines vis-à-vis l'artère ce qui renforce la perception à l'effet qu'elle se veut un axe consacré à des déplacements transitoires. Ces contre-allées sont répertoriées sur moins de 10% du parcours de l'artère.

De par sa configuration, son statut et sa localisation au sommet d'une dénivellation naturelle qui se remarque jusque dans le quartier Pointe-aux-Trembles, la rue Sherbrooke constitue une importante fracture territoriale au sein du tissu montréalais, elle sert de référence sur laquelle la frontière de certaines entités administratives repose. Le découpage des arrondissements en est un exemple probant. La perception qui se dégage à propos de la rue Sherbrooke dans le contexte de Pointe-aux-Trembles reprend l'impression de rupture territoriale. En somme, elle est perçue essentiellement comme un axe de transit qui renforce l'effet de barrière dans les déplacements sur le territoire. Tel que relaté dans la section abordant les déplacements dans l'axe de la rue Sherbrooke, cette impression de barrière est beaucoup plus perceptible lors des déplacements actifs.

2.1.2.2 Mobilier et verdissement

Le rôle et l'importance du mobilier urbain demeure toujours un sujet particulier le long d'un axe de circulation de cette envergure. Fréquemment relégué comme une simple intervention dans une perspective de bonification de l'espace, ou bien installé de façon ponctuelle, il n'est pas rare que leur présence soit tributaire des requêtes soutenues déposées par les citoyens. Il faut bien saisir le rôle du mobilier urbain dans un tel contexte. Dans une perspective manifeste d'améliorer la qualité de vie des citoyens, il répond à la fois à un besoin purement fonctionnaliste et il est porteur d'une identité d'un ensemble.

Le constat qui ressort des consultations populaires ne peut être plus clair à propos du mobilier urbain recensé le long de la rue Sherbrooke : il est mal situé, en trop faible quantité et passablement déstructuré. On dénombre actuellement 5 bancs implantés sur le domaine public, généralement en bordure des trottoirs, 1 colonne Morris utilisée pour diffuser de l'information d'ordre public ainsi que 26 poubelles. Les lampadaires, dont leur disposition

et leur échelle ne sont pas adaptés à l'ensemble des utilisateurs affichent une grande variété de style qui contribuent à diluer une perception positive de l'axe de circulation. Présentement, 5 types de lampadaires installés à l'intérieur de l'emprise de la rue Sherbrooke, assurent un éclairage minimal des voies de circulation. Bref, rien parmi les éléments susmentionnés ne met adéquatement en valeur le parcours et ne constitue une valeur ajoutée à l'ensemble.



Les travaux de verdissement réalisés sur la voie publique au fil des années restent assez timides compte tenu de l'échelle de l'axe viaire. Quelques plantations linéaires ont été réalisées le long de la voie publique, dans le secteur le moins pourvu, soit la partie ouest occupée par une forte présence commerciale. Les alignements d'arbres permettent de dissimuler partiellement les vastes étendues de stationnement aménagées aux abords de la voie de circulation et projettent une canopée assez mo-

deste. Quelques interventions en matière d'embellissement, tels que des bacs à fleurs, sont réparties le long du terre-plein de la rue Sherbrooke. La portion est du trajet est déjà bordée par des milieux naturels caractérisés par la présence d'un fort couvert végétal. Toutefois, les interventions sur le domaine public sont rares, peu d'arbres de juridiction de la Ville sont relevés dans ce secteur à l'exception de quelques-uns implantés sur le mail central et le long d'une contre-allée nouvellement aménagée près du boulevard Gouin.



Domaine public : contre-allée, près de l'avenue Yves-Thériault



Domaine public : rue Sherbrooke, près de la 16^{ième} Avenue

Les parties consultées réclament de meilleurs efforts de la Ville de Montréal au chapitre du verdissement sur la rue Sherbrooke. Il est reconnu de tous que la réglementation municipale est de plus en plus incisive envers les propriétaires privés sur cette question, il est du devoir de la Ville de montrer le bon exemple. La rue Sherbrooke offre une vitrine et un canevas de plantation exceptionnels pour des initiatives de verdissement qui permettront d'optimiser le potentiel identitaire de l'artère et des milieux de vie qui se déploient en périphérie.

Au même titre que le verdissement réclamé par les participants, l'installation de mobiliers urbains efficaces, pratiques et uniques demeure une composante essentielle d'un axe de circulation qui tend à faire une plus grande place à d'autres modes de locomotion jugés plus sensibles. Il est souhaité que le mobilier reflète la modernité et souscrive aux volontés de rehaussement identitaire de la rue Sherbrooke maintes fois exprimées lors des consultations publiques.

2.1.2.3 Entrées de territoire

La rue Sherbrooke prend naissance à l'extrémité est de son parcours à même un carrefour giratoire aménagé par la Ville de Montréal en 2005, en guise de portail d'accueil pour l'entrée de ville entourant la tête du pont Le Gardeur, dans l'axe de la Route 138. Cet axe de liaison accueille quotidiennement environ 24 000 véhicules dont une partie importante transige par la rue Sherbrooke. La partie comprise entre la nouvelle gare et le carrefour giratoire est considéré par les participants consultés comme faisant partie intégrante du parcours d'entrée de ville.

Ce tronçon, principalement caractérisé par la présence du Parc-Nature de la Pointe-aux-Prairies et de nombreux terrains vacants voués à un développement résidentiel futur, est présentement privé de tout aménagement conséquent avec un statut de parcours d'entrée d'une métropole comme Montréal. Encore une fois, la configuration de l'emprise publique dans ce secteur est considérée comme un atout majeur permettant le déploiement d'interventions (art public, plantations, identification, éclairage urbain dynamique) rehaussant la qualité paysagère du parcours.

Les entrées de quartier se sont également présentées comme un enjeu auquel il faut considérer dans le cadre de la mise en valeur de la rue Sherbrooke et du quartier de Pointe-aux-Trembles dans son ensemble. Le paysage urbain montréalais recèle de nombreux exemples d'interventions de marquage territorial, il est souhaitable de s'en inspirer. Les Pointeliers souhaitent affirmer l'élément identitaire de leur territoire pour stimuler le sentiment d'appartenance local si cher à la population.

La perception du territoire telle que décrite par les intervenants

1. La rue Sherbrooke souffre de son caractère hétérogène ;
2. Aspect rural et déstructuré de l'artère à l'est du territoire ;
3. L'aménagement de contre-allées n'est pas une nécessité malgré l'aspect utile ;
4. La configuration de l'artère renforce l'impression d'un axe de transit et d'une barrière territoriale ;
5. Entrée de ville trop modeste, absence d'aménagement prestigieux. Cela se reflète négativement sur le statut de Pointe-aux-Trembles à l'intérieur du territoire montréalais ;
6. Absence flagrant de mobilier urbain identitaire et d'un éclairage adéquat ;
7. Le paysage souffre d'un manque de verdissement aux abords de l'artère, un meilleur effort de la Ville est demandé en sens.



Rue Sherbrooke (au centre), parcours d'entrée de ville à partir du carrefour giratoire.

2.2 OCCUPATION DU TERRITOIRE AUX ABORDS DE LA RUE SHERBROOKE

Le statut et la vitalité de la rue Sherbrooke ne reposent pas seulement sur ses attributs de voie de circulation à grand débit, les activités urbaines présentes le long de l'artère ainsi que le cadre bâti et naturel qui se greffe au parcours y exercent également une forte influence.

La deuxième partie du diagnostic est consacrée aux terrains, privés et publics, qui bordent les 7,6 kilomètres du parcours la rue Sherbrooke dans le quartier de Pointe-aux-Trembles. L'analyse de l'occupation du territoire aux abords de l'artère se penche sur les différentes fonctions urbaines recensées, l'état du cadre bâti et la présence significative de milieux naturels.

2.2.1 Les fonctions urbaines

La rue Sherbrooke accueille une grande variété de fonctions urbaines généralement confinés à l'intérieur de secteurs bien définis. Une caractérisation sommaire de l'artère permet de dégager le constat initial suivant : le tronçon sis à l'ouest de la 40^{ième} Avenue est davantage marqué par une présence commerciale structurante tandis que le tronçon opposé accueille une fonction résidentielle dispersée entre des milieux naturels protégés, de nombreuses friches ou d'autres fonctions urbaines ponctuelles.



2.2.1.1 Mixité des usages

L'analyse des différentes activités urbaines enracinées le long de l'artère débute par un bilan commercial. Le Service du développement économique de la ville de Montréal établit à 161 le nombre d'établissements commerciaux répartis sur les 2,5 km du tronçon constituant le noyau commercial du quartier, c'est-à-dire la portion de la rue Sherbrooke sise à l'ouest de la 36^{ième} Avenue. L'ensemble représente une superficie de plus de 1 000 000 pieds carrés de terrains. L'aire d'influence de l'ensemble commercial est mesurée à 5 kilomètres autour du noyau, 58 014 ménages sont recensés à l'intérieur de ce rayon. ⁽¹⁾

Le portrait factuel des établissements commerciaux et du parc de logements localisés en

⁽¹⁾ Ville de Montréal, Service du développement économique. Portrait commercial de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (2014).

bordure de la rue Sherbrooke permet de constater en premier lieu que l'offre est relativement limitée et ne répond pas intégralement aux attentes locales. Le noyau commercial de la rue Sherbrooke laisse également apparaître certains signes de dévitalisation. La population demande la présence de bannières offrant des produits de meilleure qualité et surtout un nombre accru de commerces issus d'initiatives locales. Un meilleur équilibre entre des commerces génériques, souvent associés aux bannières populaires, et des établissements indépendants, plus sensibles aux particularités locales, est réclamé.

Force est d'admettre que l'offre commerciale dans l'est de Montréal est déjà contingenté par la présence de deux pôles régionaux établis à Anjou et à Lachenaie où un "Lifestyle Center" s'est progressivement établi depuis une dizaine d'années.

Les deux sont localisés aux abords de l'autoroute 40, à environ 8 kilomètres de part et d'autre du principal noyau commercial de Pointe-aux-Trembles qui en subit une concurrence directe. Des commerces aux détails exerçant un fort rayon d'attractivité, tels que des grands magasins et des magasins entrepôts, y sont concentrés de même que des établissements davantage consacrés aux loisirs (restaurants, cinémas, centres de récréation intérieure) qui ont la particularité de susciter un intérêt auprès d'un plus large bassin géographique de consommateurs et d'étendre les heures d'achalandage au-delà de celle générée par les détaillants.



Le phénomène décrit ci-dessus n'est pas seulement le propre de la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles. Dans une perspective plus large, les tendances observées à l'échelle métropolitaine témoignent une réalité frappante sur la dynamique commerciale régionale. L'Association des Sociétés de développement commercial de Montréal mentionnait, dans un mémoire présenté en 2009 dans le cadre du Colloque sur le commerce de proximité, que de 1991 à 2006, la superficie des grandes surfaces a plus que triplé dans la région de Montréal, passant de 10 à 33 millions de pieds carrés. Simultanément, plusieurs centres d'achats et autres formats commerciaux tels que des power centres et même un lifestyle centre ont été déployés. Pourtant, la population montréalaise n'a jamais cru de plus de 2 à 3 % entre les divers recensements de population canadienne depuis 1991. ⁽¹⁾

En matière d'habitation, la situation répertoriée sur la rue Sherbrooke reprend sensiblement les mêmes déficiences que celles exprimées au niveau de la mixité commerciale. L'offre de logement est géographiquement confinée et peu diversifiée en bordure de l'artère, il est souhaitable, dans un premier temps, de miser sur une gamme de produit étendue, susceptible d'intéresser un plus grand bassin de clientèle tout en favorisant une mixité sociale et,

⁽¹⁾ ASDCM. Soutenir le développement du commerce de proximité à Montréal, Mémoire présenté lors du Colloque sur le commerce de proximité (2009).

dans un deuxième temps, de mieux répartir la fonction résidentielle sur la rue Sherbrooke de façon à la rapprocher du noyau commercial sis à l'ouest du quartier.

Cette volonté d'une plus grande cohabitation des usages implique nécessairement la mise en place de règles et de mesures destinées à assurer une mixité harmonieuse des usages et leur pérennité sur le territoire.

2.2.1.2 Disposition et diversification de l'offre de services

Une des principales carences de l'occupation du territoire observée le long de la rue Sherbrooke concerne la répartition de l'offre de commerce de première nécessité. Le tronçon de 3,1 kilomètres situé à l'est de la nouvelle gare n'accueille que deux dépanneurs qui ne suffisent pas à pourvoir à eux seuls une offre de produits alimentaires adéquate. Un constat de désert alimentaire a été soulevé pour l'ensemble du secteur de la Pointe-de-l'Île qui est desservi par un seul supermarché localisé sur la rue Sherbrooke, à l'intersection du boulevard de la Rousselière. Il en est de même pour les autres types de commerces de proximité qui se signalent par leur absence le long de cette portion de la rue Sherbrooke.

Le cas échéant, les déplacements vers les points de services se font essentiellement en automobile et, encore-là, le phénomène des fuites commerciales vers Lachenaie ou Repentigny, est largement observé.



La rue Sherbrooke est dépeinte comme étant une destination commerciale peu invitante, le manque de commerces de type récréatif, de loisir et de divertissement renforce cette perception. L'offre en matière de restauration est générique et celle ayant trait à l'hébergement reste très limitée. Les parties consultées signalent que l'est du territoire montréalais renferme un gros potentiel pour la pratique d'activités récréotouristiques et que les commerces susmentionnés s'avèrent d'excellents compléments à cette nouvelle vocation déjà initiée par la présence d'un golf de 36 trous, du parc-nature et de la future plage de l'est.

La portion comprise entre la 3^{ième} avenue et le boulevard du Tricentenaire est fortement imprégnée de la présence de commerces liés à l'automobile (concessionnaires, centres de location, ateliers de réparation, stations-service, etc) qui semble entreprendre une mutation géographique vers le boulevard Métropolitain. Les consultations menées auprès de la population ont indiqué une trop grande présence de ce type de commerces sur la rue Sherbrooke, ces établissements ont la particularité de mobiliser beaucoup d'espaces et d'altérer le paysage urbain le long de l'artère.

Les solutions à privilégier tendent vers la répartition de commerces de proximité sur le parcours intégral de l'artère, spécifiquement concentrés aux principales intersections de façon à les rapprocher des milieux résidentiels non desservis et de favoriser leur accessibilité par des

déplacements actifs.

2.2.1.3 Espaces publics :

Le manque d'espaces publics et de parcs sur la rue Sherbrooke est une préoccupation. Hormis la présence du parc nature de la Pointe-aux-Prairies et d'un petit parc isolé près de la rue Delphis-Delorme, la rue Sherbrooke ne compte actuellement aucun véritable espace public conçu pour la détente et la sociabilisation. Quelques sites commerciaux, dont le centre d'achat Carrefour de la Pointe, sont identifiés comme lieux privilégiés pour ce type de rencontres informelles mais n'interpellent pas nécessairement toutes les franges de la population et leur accessibilité est principalement contrainte par des heures d'ouverture régies par leurs propriétaires respectifs.



L'aménagement d'une véritable place publique à l'intérieur du quartier à développer en bordure de la gare de Pointe-aux-Trembles répondrait à ce besoin essentiel et serait susceptible d'être appropriée par l'ensemble des pointeliers. La volonté d'animer la rue Sherbrooke et ses milieux de vie s'appuie beaucoup sur ce type d'intervention qui s'inspire du succès de la Place du Village de Pointe-aux-Trembles. La rue Sherbrooke pourrait également loger de petites aires de repos et de rencontres, notamment dans sa partie est où l'emprise publique offre le canevas propice à de telles insertions.

2.2.1.4 Emplois :

La fonction commerciale concentrée dans la partie ouest de la rue Sherbrooke est décrite comme une zone d'emploi à part entière offrant de nombreuses opportunités de travail aux résidents du quartier, à proximité de leur domicile. Bien que les emplois tertiaires reliés au commerce de détail offrent une rétribution inférieure à la moyenne des secteurs d'emplois au Québec, ils demeurent essentiels à la vitalité économique d'un quartier et sont souvent désignés comme une porte d'entrée au marché du travail. Sur le tronçon de la rue Sherbrooke Est compris entre les 3^e et 36^e Avenues à Pointe-aux-Trembles, le nombre d'emplois est évalué à 3 286, selon les données recueillis auprès du Répertoire des établissements d'Emploi-Québec.

De plus en plus d'études tendent à souligner le fort potentiel récréotouristique de la Pointe-de-l'Île, la création d'emplois reliés au développement de ces activités peut s'avérer intéressante si la mise en place d'activités toutes saisons est assurée.

2.2.1.5 Mise en valeur des terrains vacants

Le potentiel de croissance du quartier Pointe-aux-Trembles repose principalement sur la mise en valeur d'un chapelet de terrains vacants greffés le long du tronçon de 4,5 kilomètres de la rue Sherbrooke situé à l'est de la 40^{ième} Avenue. On compte plus de 35 hectares de terrains à développer de part et d'autre de la voie publique, dans un environnement où les milieux naturels dominent le paysage. La Ville de Montréal est propriétaire d'une part significative de ces terrains.

La majorité de l'espace à mettre en valeur est actuellement inoccupé, les autres endroits visés feront l'objet de projets de requalification à divers échelles. Parmi ceux-ci figurent deux sites industriels contigus et un motel, tous localisés près de la 81^{ième} Avenue, qui cumulent plus de 13 hectares de superficie de terrain. Un des sites industriels en question est désaffecté, l'immeuble est sur le marché de la vente depuis quelques années déjà.

Les parties prenantes voient d'un bon œil l'ajout significatif de nouvelles unités d'habitation dans le quartier. L'arrivée de nouveaux ménages instaurera notamment un contexte plus favorable à la venue de commerces et de services de proximité sur cette portion de l'artère qui est déficitaire à ce chapitre.

L'occupation des abords de la rue Sherbrooke telle que décrite par les intervenants

1. Nombre significatif de commerces mais il y a un manque aux niveaux de la diversité et de la qualité de l'offre commerciale ;
2. Trop grande concentration de commerces reliés à l'automobile sur le tronçon à l'ouest du boulevard du Tricentenaire ;
3. De grands secteurs de la rue Sherbrooke et du quartier en général ne sont pas desservis , présence de désert alimentaire;
4. Déficit de restaurants de qualité et de commerce de divertissement ;
5. Fuite commerciale vers les pôles régionaux de Anjou et Lachenaie ;
6. L'offre de logement est limitée en bordure de la rue Sherbrooke ;
7. Absence d'espaces publics et de lieux de rencontre adéquats ;
8. Le potentiel récréotouristique de l'arrondissement est peu mis en valeur ;
9. Les terrains vacants le long de la rue Sherbrooke présentent une capacité de densification permettant d'élargir substantiellement le bassin de consommateurs dans le quartier.

2.2.2 Cadre-bâti

Le cadre-bâti demeure sans contredit l'un des éléments fondamentaux sur lequel repose une opération de mise en valeur du territoire ou de revitalisation urbaine. Les interventions effectuées sur le domaine privé.

Un bref examen du cadre bâti qui prend place le long de la rue Sherbrooke permet de saisir rapidement les variations au niveau des différentes vocations de l'artère et des phases d'occupation du territoire.

2.2.2.1 Implantation et volumétrie:

La désignation d'une vaste partie du parcours de la rue Sherbrooke comme une aire de TOD marque le début d'une éventuelle densification du territoire qui repose spontanément sur des gabarits de construction plus élevés.

Les parties consultées ont salué les gains de densité projetés sur la rue Sherbrooke et non seulement à l'intérieur du secteur TOD. Une mise en garde fut lancée à l'effet que les gabarits devront être modulés en fonction du milieu récepteur afin de ne pas créer une fracture trop imposante avec le cadre-bâti environnant. D'autres conditions d'acceptabilité furent avancées telles que la cohabitation résidentielle et commerciale à l'intérieur d'un même bâtiment et par un travail architectural exemplaire afin d'apaiser la volumétrie des bâtiments.

Le flanc nord de la rue Sherbrooke se prête aisément à des volumes élevés car la majorité des milieux de vie jugés plus sensibles sont davantage localisés sur le côté opposé de l'artère et le fort potentiel de contemplation des vastes milieux naturels pourrait être mieux exploité et mis en marché.

L'alignement des bâtiments de part et d'autre de l'artère montrent d'importantes variations au niveau de leur implantation en rapport avec la rue. Ces irrégularités sont remarquées sur l'ensemble du parcours. Le paysage urbain de la rue Sherbrooke souffre d'un manque flagrant d'encadrement visuel causé par l'éparpillement des constructions le long de certaines portions du tracé, des implantations aléatoires ainsi que par de modestes gabarits de bâtiments.



Les vastes étendues de stationnement sous-utilisées à l'intérieur du noyau commercial monopolisent encore les cours avant. Or, il apparaît une seconde vague de constructions venant occuper les abords de la rue Sherbrooke tout en reléguant à l'arrière scène les surfaces de

stationnement ainsi que les bâtiments d'origine, de qualité architecturale moindre. La succursale de la SAQ Sélection, sise au 12 653, rue Sherbrooke Est, représente sans doute le meilleur exemple d'appropriation de ces friches asphaltées. D'autres opportunités similaires sont envisageables à l'intérieur du secteur commercial.



12 653 et 13 120 rue Sherbrooke Est : exemples de constructions récentes, implantées en bordure de l'artère.

Des constructions plus massives, implantées en front de la vaste emprise publique de la rue Sherbrooke structurera davantage l'artère en régularisant les échelles urbaines (portée horizontale de la rue vs portée verticale des bâtiments) en plus d'établir une vraie interconnexion avec l'axe de déplacement par une présence plus marquée des bâtiments le long de la trame.

2.2.2.2 Signature architecturale :

D'ordre général, les bâtiments implantés le long de la rue Sherbrooke datent de la période 1960-2000. Ils témoignent, de façon éloquent, de leur conception selon une perspective purement fonctionnelle ou pour refléter les diktats architecturaux imposés par les grandes bannières commerciales. En somme, l'ensemble bâti affiche un manque d'homogénéité. Les styles architecturaux s'agencent peu et se dissocient timidement de ceux caractérisant la banlieue, ils qui sont trop fortement enracinés dans leur époque de construction respective.

Sans pour autant prêcher une homogénéité architecturale stricte, la cohésion architecturale peut aisément se traduire à l'aide d'un fil conducteur au niveau du cadre-bâti, un point de repère structurel ou purement architectural qui, répété à un ensemble, permet d'établir une cohérence identitaire.

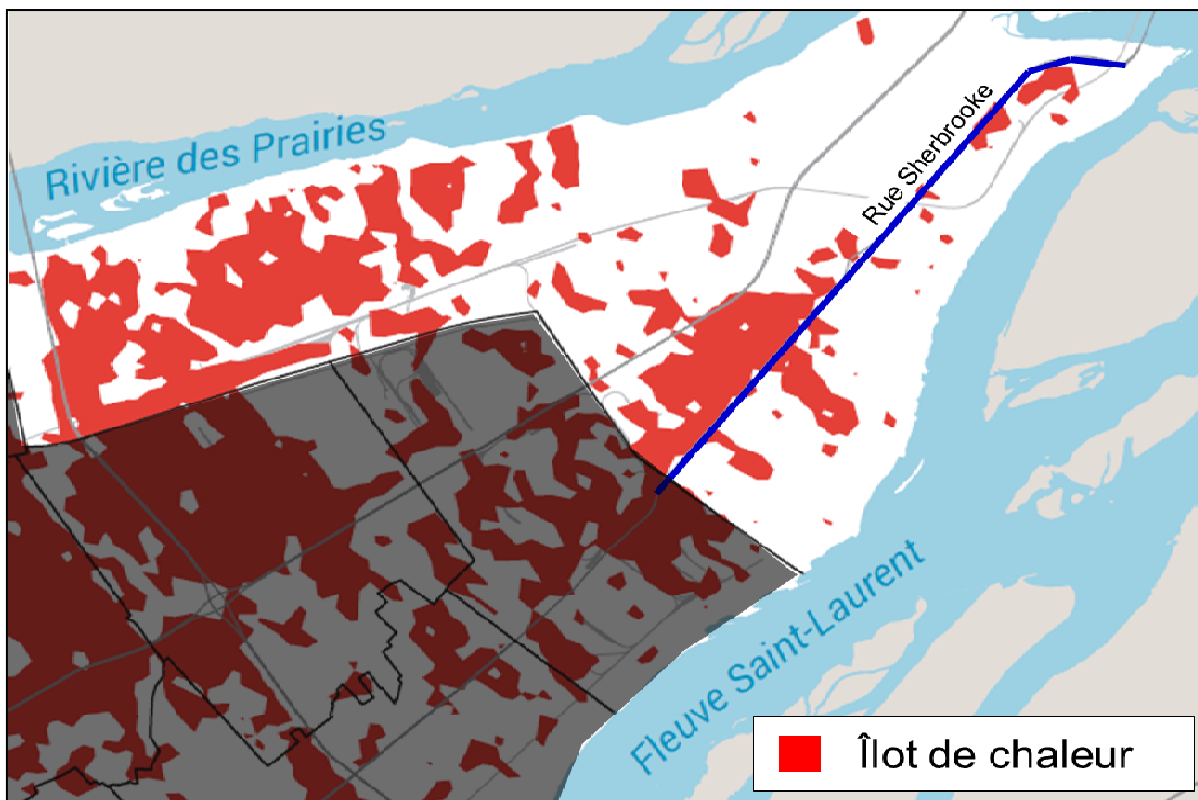
Rares sont les bâtiments qui présentent une facture architecturale de grande qualité ou qui regroupent des innovations propres aux bâtiments durables. Les parties consultées se montrent enclines à accueillir des bâtiments à l'architecture moderne, audacieuse voire même éclectique. D'autre part, la révision du cadre réglementaire, en intégrant davantage de principes de développement durable, peut être une avenue à considérer.

2.2.2.3 Aménagements extérieurs :

De vastes superficies asphaltées, dépourvues d'insertions végétales, caractérisent les abords de longs tronçons de la rue Sherbrooke, rappelant à quel point l'automobile était l'élément structurant dans les façons d'aménager le territoire. Les étendues minérales les plus importantes sont localisées autour de l'intersection formée par la rue Sherbrooke et le boulevard du Tricentenaire. Elles sont généralement sous-utilisées et génèrent de nombreux inconvénients affectant même la qualité de vie des résidents.

Les bâtiments commerciaux sont confinés en arrière-lot ce qui allonge considérablement le parcours des piétons et des cyclistes désirant effectuer leurs achats sans automobile. La sécurité des parcours lors de déplacements actifs à l'extérieur du domaine public est fréquemment mise en doute à l'intérieur de ces aires de stationnement.

Les différentes trames de circulation, tous utilisateurs confondus, sont souvent balisées par un unique marquage au sol qui est plus souvent qu'autrement effrité ou bien dissimulé sous un couvert de neige. Devant l'absence d'obstacles physiques réels, les automobilistes prennent alors toutes sortes de trajectoires improvisées qui mettent non seulement leur sécurité en jeu mais rendent encore plus vulnérable celui ou celle qui se déplace à pied ou à vélo dans un tel environnement.



Extrait de la carte no. 5 « Îlots de chaleur » incluse dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)

Ces importantes étendues de bitume sont dénudées, bien peu d'entre elles laissent une place à un couvert végétal assurant un minimum de canopée, essentielle à la lutte contre les îlots de chaleur. Bien que l'arrondissement dispose de normes minimales de verdissement pour les cours avant, le nouveau Schéma d'aménagement et de développement impose dorénavant à toute municipalité sise sur son territoire des mesures pour assurer la présence d'un couvert végétal minimal. Cette préoccupation est belle et bien partagée au sein de l'agglomération de Montréal.

Le stationnement du Carrefour de la Pointe, principal bâtiment à vocation commerciale de tout le quartier est sans doute le plus problématique de par son aménagement actuel, il est également le site commercial le plus fréquenté du quartier.



Aire de stationnement, Carrefour de la Pointe

Pour terminer, les parties prenantes souhaitent miser davantage sur l'aménagement des cours avant pour bonifier l'image et l'ambiance de la rue Sherbrooke aux moyens de terrasses, d'un traitement paysager raffiné ou d'un étalage contrôlée de produits de consommations courante.

2.2.2.4 Image de marque :

Le quartier de Pointe-aux-Trembles est l'un des quartiers montréalais où l'acquisition d'une propriété est la plus abordable. Au-delà des considérations relatives à l'état du stock de logements et à celles qui évoquent une qualité de vie de banlieue avec les avantages de la ville, la question de l'abordabilité est probablement l'élément le plus souvent évoqué lorsqu'il s'agit du quartier.

Par conséquent, il est souhaité par les parties consultées que les nouvelles constructions allient à la fois une meilleure qualité architecturale et un prix cohérent avec la réalité du marché immobilier du quartier. Enfin, l'idée est de maintenir une part des futures unités de

logement à des prix de vente qui reflètent cette réalité.

D'autre part, il n'est pas rare d'entendre quelqu'un citer les installations pétrochimiques de Pointe-aux-Trembles comme étant le bâti le plus représentatif du quartier. Bien qu'il s'agisse d'un actif fort important pour l'arrondissement et la région métropolitaine, un projet de développement de l'envergure de la rue Sherbrooke a le statut pour compter en son rang un élément bâti identitaire (élément singulier ou ensemble bâti) qui constituera à la fois un repère territorial et une œuvre signalétique qui sera fortement associée au quartier.

L'occupation des abords de la rue Sherbrooke telle que décrite par les intervenants

1. Les implantations irrégulières des bâtiments en bordure de rue affectent le paysage de rue et compliquent leur accessibilité ;
2. Signature architecturale générique sur la rue Sherbrooke ne contribuant pas à rehausser l'aspect visuel de l'ensemble ;
3. Absence de fil conducteur en matière d'architecture ;
4. Aires de stationnement démesurées et peu sécuritaires pour le piéton ;
5. Affichage commercial peu harmonieux et nécessitant une plus grande modestie , surtout à proximité des entrées de territoire ;
6. Effets ressentis des îlots de chaleur ;
7. Ambiance sur la rue Sherbrooke à rehausser, cours avant peu aménagés ;
8. Volonté de miser sur un cadre-bâti affichant une identité forte.

2.2.3 Milieux naturels

L'urbanisation massive observée sur l'île de Montréal au cours du XXe siècle a monopolisé presque que tout l'espace disponible pour répondre aux pressions démographiques et économiques ainsi que pour la mise en place des infrastructures urbaines propres à une ville de cette envergure, épargnant quelques espaces vierges situés aux confins du territoire insulaire. Les sites les plus significatifs ont été intégrés dans un réseau de grands parcs régionaux par la défunte Communauté urbaine de Montréal dans le but de leur attribuer un statut de protection permanent.

Ce patrimoine naturel constitue dorénavant un atout et un défi pour la mise en valeur du territoire. L'objectif n'est pas de faire cesser le développement urbain, au contraire, mais de mieux l'articuler en respectant les milieux naturels existants.

2.2.3.1 Conservation :

Un des attributs les plus significatifs du quartier de Pointe-aux-Trembles, et de tout l'arrondissement, est la présence de vastes milieux naturels protégés sur son territoire qui s'ajoutent aux deux grands plans d'eau qui définit sa morphologie territoriale.



Le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, constitué à l'extrémité nord-est du quartier, couvre 247 hectares et fait partie du réseau des parcs-nature montréalais qui en compte maintenant neuf. Il s'agit non seulement d'un vaste territoire composé d'un couvert forestier, de friches, de milieux humides et de cours d'eau intérieurs mais également de multiples habi-

tats qui dans lesquels une importante biodiversité s'est installée. Le parc-nature abrite plus de 180 espèces d'oiseaux dont le grand-duc d'Amérique et le héron vert ainsi qu'une importante population de cerfs de virginie.

La coulée Grou qui longe la rue Sherbrooke sur une distance de près de 700 mètres sur son flanc nord est une importante composante du paysage naturel de la pointe de l'île. Son tracé présente les caractéristiques d'un cours d'eau intérieur mais son apport en eau, jugé problématique, l'expose à la prolifération du phragmite (roseau commun) qui compromet l'inté-



Golf de l'île de Montréal , coulée Grou et rue Sherbrooke vers l'est —crédit photo : Claude Thiffault

té du milieu naturel. Le défi est d'éliminer cette plante graminée que l'on retrouve souvent dans les dépressions le long des emprises routières, elle constitue une menace potentielle pour le maintien des fonctions écologiques des marais et compromet sa biodiversité.

Un moyen de contrôler la prolifération de cette plante a été identifié. Il s'agit d'assurer un apport constant en eau propre à l'intérieur de la coulée dans le but de maintenir son niveau à un seuil minimal pour éradiquer ce végétal nuisible. L'idée de moduler le drainage pluvial du secteur environnant vers la coulée fait son chemin, un important projet immobilier annoncé au coin de la Sherbrooke et de la 81^e Avenue planifie son réseau de drainage selon ce principe.

Il subsiste encore quelques sites contaminés en marge du parc-nature et de la coulée Grou, dont certains sont localisés le long de la rue Sherbrooke sur des terrains prévus pour du développement immobilier. De nombreux dépôts de matériaux secs, clandestins ou non, ont été actifs sur le territoire depuis les soixante dernières années et il importe de réhabiliter ces sols, surtout ceux à proximité des milieux naturels protégés.

2.2.3.2 Mise en valeur et accessibilité :

De milieux naturels de grande qualité, reconnus à l'échelle métropolitaine, seront conservés le long de la rue Sherbrooke. Pourtant le visiteur peine à les identifier lorsqu'il se déplace sur l'artère. De nombreuses friches sur lesquelles une végétation a tranquillement reprise forme altèrent la lecture du paysage. Celles-ci se confondent avec les aires protégées qui se déploient sur plus de 1,2 kilomètre, le long de la voie de circulation.

En ce moment, rien ne permet de saisir l'ensemble du domaine naturel lorsqu'on se déplace sur la rue Sherbrooke. La topographie du territoire est presque nulle à cet endroit et l'absence de construction en périphérie empêche de structurer les milieux naturels dans leur environnement. Le contexte territorial et paysager de ces milieux d'intérêts reste difficilement appréciable car les points de contemplation accessibles à l'ensemble de la population sont inexistantes en bordure de l'artère.

Les déficiences d'identification relevées par les partis consultés sont aussi la résultante d'un affichage timide et d'un manque de repère visuel affirmant la présence de ses actifs naturels publics en bordure de la rue Sherbrooke. Les citoyens locaux, dont la grande majorité connaît l'existence du parc-nature à l'intérieur du quartier, expriment clairement les difficultés à repérer la présence du parc et de ses accès lorsqu'ils circulent sur l'artère.

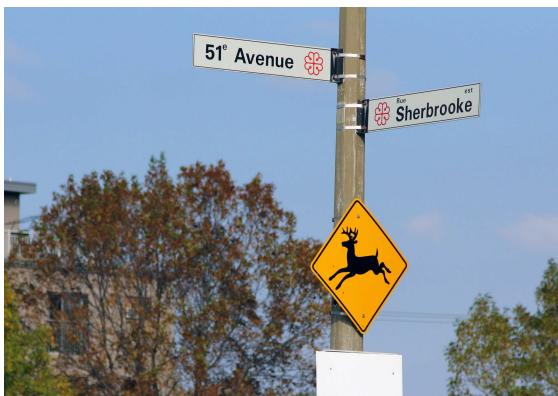
Hormis les petits panneaux directionnels bleus installés par le Ministère des transports du Québec en amont du site, seuls deux panneaux standardisés de la Ville de Montréal, implantés des deux côtés de la rue Sherbrooke, annoncent le parc-nature. La lecture du contenu de ses panneaux est difficile étant donné leur faible dimension, leur localisation en retrait des voies de circulation et leur aspect défraîchi où le lettrage contraste peu avec la couleur du canevas. De plus, aucun éclairage distinctif ne permet d'identifier la signification des lieux le soir venu.

Quant à la coulée Grou, elle ne fait pas l'objet d'une identification particulière même si son tracé, à quelques mètres au nord de l'artère, est complètement dissimulé par un écran cons-

titué de roseaux de grande taille.

2.2.3.3 Image de marque :

Le territoire de Pointe-aux-Trembles, en particulier le secteur du bout de l'île, est considéré par la population consultée comme un authentique havre de nature en ville. L'amalgame de paysages urbains et naturels constitue l'essence même de cette image de marque qui allie deux éléments difficilement conciliables dans un contexte urbain. Une concentration d'espaces verts de cette envergure avec la proximité des deux cours d'eau qui démarquent l'île de Montréal demeure unique et l'image projetée du quartier ne traduit pas assez cette réalité territoriale.



La rue Sherbrooke en tant que voie de circulation à grand débit devrait davantage s'imprégner de la présence des milieux naturels protégés dans le choix de ses aménagements, surtout qu'ils sont localisés le long du parcours d'entrée de ville. Selon les partis consultés, une meilleure interrelation entre l'artère et les espaces verts permettrait une mise en valeur accrue de ces deux composantes et ainsi mieux traduire la relation particulière entre le naturel et le bâti. Cependant, cette cohabitation idéale reste difficile à atteindre si le paysage relevé le long de la rue Sherbrooke demeure aussi déstructuré.

Pour terminer, les attributs naturels propres au quartier recèlent un fort potentiel d'activités récréotouristiques susceptibles d'intéresser une clientèle provenant de l'extérieur de l'arrondissement. L'offre d'activités récréatives intensives et extensives pourrait être bonifiée afin de positionner Pointe-aux-Trembles comme étant un véritable pôle consacré à la pratique d'activités extérieures et de saines habitudes de vie.

Les milieux naturels aux abords de Sherbrooke tels que décrits par les intervenants

1. Les milieux naturels et protégés définissent l'image identitaire du quartier, nécessité de les perpétuer ;
2. Les milieux naturels ne sont pas adéquatement mis en valeur en bordure de la rue Sherbrooke ;
3. Absence d'élément d'identification du parc-nature et de la coulée Grou le long de la rue Sherbrooke ;
4. Délimitation territoriale et superficie de ces milieux sont difficiles à percevoir, confusion avec les terrains vacants voués à un éventuel développement immobilier ;
5. Absence d'infrastructure d'accueil pour les visiteurs, en bordure de la rue Sherbrooke ;
6. Potentiel d'activités récréotouristiques élevé mais peu exploité.

2.3 LES MILIEUX DE VIE

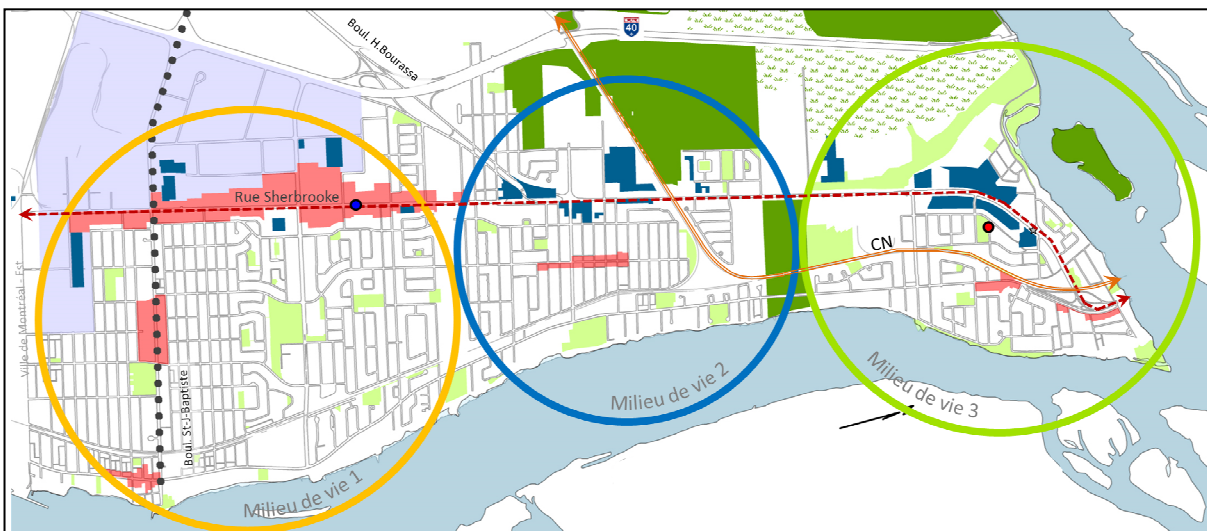
La planification urbaine détaillée est un exercice demandant d'abord une lecture du territoire aiguisée, susceptible de reconnaître les particularités d'un ensemble et percevoir les amalgames qui le compose. Elle repose notamment sur une compréhension des enjeux qui ne sont pas toujours attribuables à l'intégralité d'un territoire donné mais qui se révèlent plutôt sur une échelle plus restreinte. Les interventions qui en découlent ont alors plus de chance d'être profitables.

L'approche par milieu de vie est donc appliquée à une entité spatiale définie, à l'intérieur de laquelle la population consacre une partie de son temps pour y travailler, se détendre, s'émanciper ou encore pour y élever une famille.

L'étendue du tracé de la rue Sherbrooke, à l'instar de celle du quartier dans lequel il se déploie, est considérable. Cette situation l'expose à des réalités fort différentes d'un tronçon à l'autre. Tel que spécifié dans le chapitre précédent, le territoire est scindé par deux fractures au niveau du tissu urbain constituant trois milieux bâtis facilement repérables.

La réalisation du PDUES s'appuie sur la définition de trois milieux de vies couvrant la presque totalité du territoire de Pointe-aux-Trembles, ces milieux de vie ont des particularités propres à leur situation géographique, leur urbanisation et à leur composantes sociales.

Carte des milieux de vie



2.3.1 Fonctions urbaines

La vitalité des trois milieux de vies regroupés le long de la rue Sherbrooke est largement tributaire des différentes fonctions urbaines qui les composent et de leur spécificité propre. Bien qu'elle soit reconnue comme une composante fondamentale aux milieux de vie, une fonction résidentielle dynamique ne suffit pas, seule, à constituer des entités viables et vivantes.

2.3.1.1 Offre de commerces et services de première nécessité :

À la lumière du constat précédemment établi ayant trait à l'occupation en bordure de la rue Sherbrooke, la répartition géographique des milieux de vies le long du parcours de l'artère suppose d'emblée que ceux-ci ne sont pas pareillement desservis par des commerces et services de première nécessité. La situation est jugée problématique pour les deux milieux de vies sis à l'est de l'emprise d'Hydro-Québec, voire même particulièrement critique pour le milieu de vie 3.

2.3.1.2 Accessibilité :

Le principal axe de déplacement du quartier est la rue Sherbrooke. Ce statut sera consolidé lorsque différentes trames de déplacement complémentaires seront mieux établies le long de la rue Sherbrooke où se trouvent les principaux lieux de destination, tous milieux de vie confondus. Tel que relaté à la section 2.1, un effort considérable est demandé de la part des parties prenantes pour mieux aménager la voie publique afin d'assurer des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.



Certains parcours menant vers l'axe de destination sont jugés hasardeux, dangereux, parfois même délinquants car des chemins d'accès ont été improvisés à même des propriétés privées. Il importe de mieux définir et aménager les parcours permettant à la population de se diriger vers la rue Sherbrooke où des services de premières nécessités à l'échelle du milieu de vie sont regroupés.

Afin d'optimiser la vitalité de la desserte commerciale locale, qu'elle soit à la fois captive des résidents et de la clientèle qui transite par la rue Sherbrooke, il importe de localiser stratégiquement les points de service, surtout ceux à prévoir dans les milieux moins pourvus. L'artère est principalement séparée par un terre-plein dans lequel tous conviennent de limiter les ouvertures. Pour des raisons de sécurité et d'accessibilité, la population a soutenu la nécessité de concentrer l'offre commerciale aux principales intersections munies de feux de circulation.

2.3.1.3 Habitation :

Le modèle TOD préconisé sur la rue Sherbrooke repose sur la présence substantielle d'unités

de logement en bordure de l'artère afin de dynamiser l'axe de transport collectif et également les autres fonctions urbaines appelées à s'implanter sur la trame. Néanmoins, beaucoup demeure à faire pour que le modèle puisse être optimal, on recense un nombre limité d'habitations sur la rue Sherbrooke, à l'intérieur des deux milieux de vie visés par le TOD. Malgré cela, le milieu de vie 2 est celui qui, présentement, accueille le plus de logements le long de l'artère malgré la déstructuration de la voie de circulation et le caractère hostile de celle-ci.

Bien qu'ils soient en faveur d'une typologie variée de logements, les parties prenantes reconnaissent le besoin de mettre en place des conditions propices à la venue de projets résidentiels de facture plus prestigieuse à des endroits stratégiques le long de l'artère. Pointe-aux-Trembles est historiquement affublé d'un qualificatif de quartier ouvrier, l'idée est de changer graduellement cette perception.



2.3.2 Appropriation sociale

Le développement d'un sentiment d'appartenance n'est pas gage de spontanéité. Il s'agit d'un processus se développant à échéance variable qui, a priori, interpelle l'individu sur des questions, à savoir : 1- "D'où je viens ?", 2- "À quel territoire j'appartiens?". Le fait de se définir en fonction d'un endroit déterminé résulte de trois facteurs : notre relation personnelle avec l'espace, la perception directe que nous en faisons ainsi que celle qui nous est indirectement projetée par un tiers (individu, média, etc).

La réduction de la portée de certaines interventions à l'échelle des milieux de vie permet de cibler les actions en fonction des spécificités des ensembles urbains définis mais, aussi, de stimuler l'intérêt de la population envers leur milieu environnant. Que ce soit par la participation à des tribunes démocratiques, de la vigilance informelle, par des actions d'embellissement ou autres, la vitalité de ces milieux de vies repose sur sa composante la plus nombreuse et la plus dynamique : le citoyen.

2.3.2.1 Identité locale et participation citoyenne

Tel que mentionné, les trois milieux de vie sont à prime abord calqués sur des impératifs géographiques, toutefois, leur ADN ne repose pas uniquement sur des traits de territoire. Il y a le portrait factuel de ces milieux, c'est à dire les réalités spatiales, économiques et sociales qui les caractérisent individuellement qui sont assez fortes pour justifier en soi leurs attributs identitaires mais il y a aussi l'apport indispensable du citoyen dans l'affirmation de ces milieux. Le sentiment d'appartenance est ainsi un important catalyseur de l'identité locale attri-

buée à un territoire donné.

La présence de projets phares à vocation distincte dans chaque milieu (gare de Pointe-aux-Trembles, plage de l'Est et place du Village de la Pointe-aux-Trembles) vient rehausser davantage leur caractère identitaire. Ces projets, dont deux sont à toute fins pratiques réalisés, ont une renommée d'envergure métropolitaine. Les parties consultées suggèrent de capitaliser sur ces trois actifs afin de rehausser le sentiment d'appartenance au milieu de vie concerné.

Ils ont également plaidé pour que les instances politiques et administratives de l'arrondissement mesurent dorénavant les impacts de leurs décisions sur ces milieux de vie, que ceux-ci soient légitimement reconnus lors des débats populaires.

2.3.2.2 Aménagements

Les lieux de rencontres formels et informels, publics ou privés, cimentent le tissu social dans la mesure où leur conception, leur vocation et leur localisation sont garants d'un achalandage minimal. Dans les milieux où le bâti résidentiel plus dense prédomine, les espaces publics sont des lieux de socialisation généralement primés par la population. Aucun endroit public ne peut présentement prétendre s'acquitter de cette fonction le long du tracé de la rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles.

Les citoyens consultés ont révélé que l'aménagement des espaces publics (domaine public, bâtiments, espaces verts) devait être amélioré afin de rendre ces lieux plus conviviaux et accessibles. À ce titre, les principes d'accessibilité universelle, de plus en plus revendiqués par la population, deviennent des incontournables dans la conception du bâti et des lieux publics. Les espaces à développer le long de la rue Sherbrooke ne devraient pas faire exception à cette règle.

Les milieux de vie aux abords de la rue Sherbrooke tels que décrits par les intervenants

1. Répartition inégales des fonctions urbaines et des points de desserte commerciale le long de la rue Sherbrooke ;
2. Le milieu de vie 3 est décrit comme étant un désert alimentaire ;
3. Présence d'écoles et de garderies dans chaque milieu de vie mais leur accessibilité est parfois problématique, voire peu sécuritaire, surtout pour les milieux 2 et 3 ;
4. La configuration de la trame de rue oblige l'utilisation de sentiers improvisés pour accéder à la rue Sherbrooke pour les milieux de vie 2 et 3 ;
5. Potentiel élevé de nouveaux logements en bordure de la rue Sherbrooke, dans les trois milieux de vie ;
6. Absence de lieu de rencontre sur la rue Sherbrooke pour tous les milieux de vie ;
7. L'aspect actuel de la rue Sherbrooke ne reflète pas les spécificités du quartier. La perception des milieux de vie est fortement tributaire de l'état de la rue Sherbrooke en tant que voie de circulation.

Un exercice de planification cohérent implique d'emblée l'expression d'une vision portant un regard consensuel sur un idéal à atteindre à moyen ou long terme. S'appuyant sur un diagnostic représentatif de l'état du territoire, la vision permettra à l'ensemble des parties prenantes de se rallier à cette représentation globale et objective que deviendra la rue Sherbrooke dans une projection de 20 ans.

L'examen rationnel des contributions citoyennes, communautaires, institutionnelles et corporatives recueillies lors des différentes plates-formes d'échanges ont permis de repérer les défis inhérents au territoire et d'établir quatre fondements sur lequel reposent l'élaboration d'une vision de la rue Sherbrooke dans le quartier de Pointe-aux-Trembles.

Dans un premier lieu, les actions à entreprendre sur la rue Sherbrooke tendent à la convertir en une véritable artère urbaine contemporaine, aux multiples portraits, qui aura un effet structurant sur le développement du quartier, sur la qualité de vie des pointeliens et sur l'image de l'est de Montréal. Le dynamisme d'une voie de déplacement et de destination de cette envergure doit se refléter dans un aménagement de premier plan, inclusif pour tous les usagers.

Deuxièmement, les abords de la rue Sherbrooke aspirent à recevoir des milieux de vies complets où la dimension humaine est au centre des préoccupations en matière d'aménagement du territoire. La mise en valeur des espaces doit être propice à la constitution d'un environnement urbain distinctif qui permettra de répondre aux aspirations actuelles et futures des résidents, environnement dans lequel ils pourront s'émanciper.

Troisièmement, le tracé de la rue Sherbrooke est marqué par la présence de milieux naturels de grande envergure, uniques au territoire montréalais. La revitalisation de l'artère repose sur la valorisation et sur l'accessibilité de ces attraits afin d'en améliorer les qualités paysagères de l'ensemble et en faire une réelle destination de contemplation et de loisirs.

Enfin, la rue Sherbrooke dans le quartier de Pointe-aux-Tremble coïncide avec un parcours d'entrée de territoire, contact initial avec une ville de 1,65 millions d'habitants et d'une agglomération qui en compte tout près de 2 millions. Les interventions à effectuer sur les domaines publics et privés suggèrent une prise en considération de ce contexte territorial particulier.

À la lumière de ces principes fondamentaux, l'énoncé de vision se libelle comme suit :

Prenant naissance au confluent du fleuve St-Laurent et de la rivière des Prairies, la rue Sherbrooke se présente à la fois comme un parcours d'entrée paysagère d'importance de la Ville de Montréal et un corridor privilégié de destination alliant modernité, mobilité durable et vitalité économique. Ces prémisses d'aménagement permettront de développer, à une échelle humaine, des milieux de vie attachés à un environnement naturel

Les orientations de développement et d'aménagement sont l'expression d'une volonté commune de mettre en œuvre des mesures permettant d'atteindre l'archétype dévoilé à l'intérieur de l'énoncé de vision.

Afin de donner un sens concret à cette vision commune, le PDUES identifie des orientations d'aménagement qui se déclinent en s'arrimant aux trois dimensions fondamentales sur laquelle cette démarche de planification détaillée, selon trois échelles d'intervention propres aux composantes urbaines visées par la démarche.

Trois dimensions :

Le PDUES établit son approche territoriale suivant trois dimensions fondamentales à un territoire urbain et à sa principale composante : le citoyen. Cette approche permet sommairement de dresser un cadre d'analyse complet, accompagné d'interventions plus spécifiques.

Les orientations seront regroupées selon les trois dimensions suivantes :

- **Urbaine**
- **Économique**
- **Sociale**

Trois échelles :

L'autre particularité du PDUES réside dans l'élaboration de trois échelles d'interventions adaptées au statut de la rue Sherbrooke à l'intérieur de la structure montréalaise et au cadre d'intervention souhaité par l'arrondissement. La mise en place des trois échelles suivantes permet une déclinaison plus aiguillée des actions futures :

Échelle de la ville : L'aménagement de la rue Sherbrooke est une compétence relevant de la Ville de Montréal, il en est de même pour les entrées de territoires localisées principalement à la tête des ponts. Quant à l'organisation du transport en commun, il est tributaire des politiques municipales, supramunicipales et gouvernementales. Les interventions proposées sur le territoire à l'étude peuvent avoir une portée globale, il faut donc les inscrire dans une perspective plus large, allant même à une échelle métropolitaine.

Échelle du quartier : La notion de quartier se réfère davantage aux milieux de vie qui se développeront ou évolueront en lien avec la rue Sherbrooke. C'est à ce niveau où les enjeux de mixité des différentes fonctions urbaines et de mixité sociales sont pris en compte. Les déplacements à l'intérieur du quartier, la présence d'espaces publics invitants et le maillage social appartiennent également à cet échelon.

Échelle de la maison : Cette échelle, la plus petite des trois proposées, interpelle davantage le cadre-bâti sous une approche architecturale (apparence, encadrement de la rue et des espaces publics, conception écologique), paysagère (aménagements extérieurs, intégration du bâtiment dans un milieu bâti ou naturel) et de fonctionnalité à l'égard du confort des occupants.

Objectifs de départ :

En prémisses du déroulement de la démarche participative, l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles a élaboré une série d'objectifs permettant d'orienter et d'enrichir les échanges avec les diverses parties. À la lumière des sujets exprimés à l'intérieur du diagnostic, il y a une corrélation entre les objectifs initialement énoncés par l'instigateur de cet exercice de planification et les éléments soutenus par les acteurs consultés ce qui confère une plus grande légitimité aux orientations proposées dans le présent chapitre.

Les objectifs initialement établis par l'arrondissement se résument ainsi :

- Conférer une dimension plus humaine à l'artère;
- Habiter l'artère et répondre aux besoins locaux;
- Équilibrer et sécuriser les modes de déplacement;
- Maillage des trois milieux de vie proposés et du quartier Pointe-aux-Trembles avec les autres quartiers périphériques;
- Développer une offre de fonctions urbaines complète par milieu, en lien avec l'artère;
- Définir un branding spécifique par milieu de vie de sorte à dynamiser le sentiment d'appartenance et l'implication citoyenne;
- Mettre en valeur distinctement les paysages perçus le long de la rue Sherbrooke;
- Créer des emplois en bordure de l'artère;

Synthèse de la démarche participative

L'essentiel des éléments réclamés par les partis consultés lors de la démarche participative se résume à l'aide d'un tableau synthèse affichant neuf mots clés répartis selon les trois domaines d'intervention et les échelles d'intervention propres au PDUES.

		DIMENSIONS		
		Urbaine	Économique	Sociale
ÉCHELLES	Individuelle	<i>Sécurité</i>	<i>Qualité</i>	<i>Responsabilité</i>
	Quartier	<i>Cohésion</i>	<i>Accessibilité</i>	<i>Diversité</i>
	Ville	<i>Partage</i>	<i>Complémentarité</i>	<i>Reconnaissance</i>

S'appuyant sur les principes de référence inscrits au tableau précédent, le PDUES s'articule concrètement autour de neuf orientations de développement déclinées selon cette même méthodologie.

Chaque orientation est accompagnée d'objectifs ciblant un idéal à atteindre et une série de moyens à entreprendre afin de soutenir, ultimement, la vision du territoire exprimée.

4.1 DIMENSION URBAINE

Deux des objectifs premiers du PDUES consistent à revoir en profondeur la configuration de la rue Sherbrooke et planifier l'occupation de ses abords selon des principes de mobilité, de développement durables et de création de milieux de vies complets. Il s'agit d'une volonté se traduisant principalement par l'agencement de plusieurs composantes reliées à la forme urbaine.

Bien qu'elle semble a priori évoquer un aspect purement matérialiste, voire statique, de l'occupation de territoire, la forme urbaine demeure indissociable de la présence de l'homme à l'intérieur de l'environnement bâti. Les obligations reliées à son comportement individuel, collectif et sociétal se reflètent dans les choix d'aménagement qui conditionnent la création de milieux de vie.

La dimension urbaine sous-entend principalement la configuration et l'évolution des différentes composantes suivantes :

- Le tissu urbain, qui se réfère aux voies, îlots, parcelles;
- Le cadre bâti, qui se définit grâce à l'implantation, au gabarit et à la volumétrie des bâtiments;
- La densité et la compacité;
- La répartition spatiale des activités et les équipements;
- Les autres réseaux qui s'ajoutent au réseau de voirie.

4.1.1 Échelle individuelle

Concevoir des aménagements assurant la sécurité des personnes

L'analyse du tissu urbain de Pointe-aux-Trembles a révélé la présence de nombreux obstacles physiques ou psychologiques qui constituent une entrave importante à la mobilité de ses citoyens. L'objectif de perméabiliser le territoire repose beaucoup sur l'optimisation des déplacements actifs à l'intérieur de la trame urbaine.

Au même titre que le temps alloué aux déplacements, la sécurité active et passive influencent énormément le choix modal ainsi que la destination retenue. Un sentiment d'inconfort, d'isolement ou de vulnérabilité se manifeste instantanément en l'absence d'aménagement

approprié ou lors d'une perception défavorable reliée à conflit d'échelle entre le piéton et l'environnement physique dans lequel il se trouve.

Les citoyens aimeraient se déplacer davantage à pied et à vélo à l'intérieur du quartier pour des motifs de destination ou de loisir. Des mesures concrètes sur le domaine public et à l'intérieur des sites générateur d'affluence doivent être rapidement déployées pour offrir un cadre propice aux mobilités douces.

Objectifs :

4.1.1.1 Affirmer la présence des cyclistes et des piétons sur la rue Sherbrooke.

La rue Sherbrooke bénéficie d'une large emprise de rue d'au moins 60 mètres à l'est du boulevard de la Rousselière, il s'agit là d'une opportunité unique pour le déploiement de trames dédiées aux déplacements à pied et à vélo. L'espace disponible ne les contraint pas à un confinement aux bords de la voie de circulation et le nombre limité d'intersections routières sécurise davantage le parcours.

Lorsque l'espace disponible le permet, le PDUES recommande une configuration minimale des trottoirs qui s'apparente à ceux nouvellement aménagés du boulevard St-Jean-Baptiste, entre la rue Sherbrooke et la rue René-Levesque. Leur déploiement est plus important qu'un trottoir conventionnel et la présence régulière de fosses de plantation en bordure de la voie de circulation constitue un tampon adéquat vis-à-vis les déplacements automobiles sur l'artère. Enfin, le parcours piétonnier est appuyé par une structure d'éclairage adaptée au piéton.

Moyens :

- ⇒ Aménager une piste cyclable dédiée sur l'intégralité du corridor de la rue Sherbrooke ;
- ⇒ Construire des trottoirs surdimensionnés sur les deux côtés de la rue, protégés des voies de circulation par un aménagement approprié ;
- ⇒ Réduire les obstacles le long du parcours ou mieux les circonscrire ;
- ⇒ Instaurer des feux de circulation prioritaires pour cyclistes aux principales intersections ;
- ⇒ Accroître la canopée en bordure des trames de déplacements actifs.

4.1.1.2 Réglementation visant les accès piétonniers et cyclistes aux bâtiments

Nombreux parmi les bâtiments implantés en bordure de l'artère se signalent par leur recul important de la voie publique, concédant l'espace ainsi libéré à de vastes aires de stationnements monopolisées par une circulation automobile dense et peu ordonnée. La nécessité de concevoir des parcours sécuritaires et conviviaux pour les piétons et les cyclistes devient

inévitable à travers ces espaces peu structurés à défaut de revoir les implantations de ces bâtiments.

La présence de stations d'accueil sécurisées pour vélos, où des installations appropriées et une vigilance minimale assure la protection des équipements (vol, vandalisme), est un élément à prévoir aux entrées des principaux établissements commerciaux.

Moyens :

- ⇒ Introduire des exigences minimales en matière d'aménagement de terrains afin de sécuriser et d'agrémenter le parcours entre la voie publique et les accès aux bâtiments;
- ⇒ Rabattre des liens piétonniers vers les arrêts d'autobus;
- ⇒ Maintenir les exigences minimales en matière de stationnement pour vélos et les sécuriser davantage ;
- ⇒ Assurer une plantation d'arbres en bordure des voies d'accès piétonnières aménagées dans un stationnement;
- ⇒ Aménager le cadre-bâti et les espaces extérieurs en fonction des principes d'accessibilité universelle.

4.1.1.3 Sécurisation des intersections

La configuration de la voie de circulation et le volume de véhicules qui y transigent soutiennent l'impression générale que la rue Sherbrooke est une barrière territoriale. Le constat factuel de la configuration des intersections, conjugué aux faits vécus et perçus par les citoyens qui se sont exprimés lors des consultations participatives, commandent une bonification des aménagements en fonction du piéton.

Moyens :

- ⇒ Réduire la distance de traverse libre à l'intérieur des voies de circulation automobile;
- ⇒ Aménager des îlots de refuge au centre de la rue, d'une superficie adéquate pour des déplacements avec des équipements particuliers;
- ⇒ Prévoir des mesures afin de mieux ancrer les traverses piétonnières sur les voies de circulation (insertion d'un revêtement podotactile aux principales intersections, design de marquage au sol unique et expressif);
- ⇒ Moduler les feux de circulation en fonction du piéton et possibilité de sélectionner un temps de traverse adapté pour une personne à mobilité réduite;

⇒ Instaurer des mesures concrètes visant l'apaisement de la vitesse de circulation.

4.1.1.4 Ajout de mobilier urbain

Le mobilier urbain est indispensable au confort des utilisateurs d'un lieu public et à l'appropriation qu'ils font de l'espace. Il demeure trop souvent réclamé comme solution minimale ou palliative à une problématique ponctuelle relevant généralement du fait vécu.

Néanmoins, lorsque planifié et introduit à l'intérieur d'un concept de design urbain, l'apport du mobilier sur l'appropriation d'un territoire et sur sa marque identitaire outrepassa son caractère génétiquement fonctionnel.

La nécessité d'accentuer la présence de mobiliers urbains tout le long de l'artère est intimement liée avec la plus grande place faite aux transports actifs et collectifs sur la rue Sherbrooke.

Moyens :

- ⇒ Répartir de façon intégrale le mobilier conçu pour le repos et la contemplation ;
- ⇒ Déployer un éclairage urbain adapté aux différentes trames de déplacement et aux espaces publics (en fonction de critères de sécurité et d'ambiance) ;
- ⇒ Prévoir du mobilier urbain comme support à l'animation de la rue et à la diffusion d'informations ;
- ⇒ Favoriser l'utilisation de mobiliers distinctifs et durables contribuant à l'identification de l'artère et des trois milieux de vie.

4.1.2 Échelle du quartier

Encadrer la construction et l'implantation de projets d'architecture durables.

Les opportunités foncières directes, soit celles ne nécessitant pas une requalification complète ou partielle d'un site occupé, sont majoritairement confinées sur une partie du territoire marqué par la présence de vastes ensembles naturels protégés.

Ces sites bénéficient déjà d'une plus-value foncière causée par la proximité de ces espaces verts publics d'envergure métropolitaine et d'une gare d'un réseau développé par l'AMT permettant des déplacements rapides vers le centre-ville de Montréal. Le réaménagement prévu de la rue Sherbrooke sous la forme d'une artère contemporaine constituera une valeur ajoutée supplémentaire dont bénéficieront ces actifs immobiliers.

L'examen de l'ensemble de cette conjoncture nous révèle que les interventions ayant structuré le territoire ont été réalisés ou le seront éventuellement par les instances publiques. Il importe alors de miser sur un cadre bâti de qualité, conséquent avec les efforts déjà consentis pour mettre en valeur le territoire et ceux qui résulteront de cet exercice de planification.

Objectifs :

4.1.2.1 Réduction de l'empreinte écologique des projets de construction

Des constructions à gros gabarits verront éventuellement le jour à proximité des milieux protégés, sensibles à l'occupation humaine. Cette mitoyenneté avec la nature doit se projeter dans la modulation des milieux de vie en périphérie afin que l'occupation du territoire s'inspire de cette présence structurante et qu'elle préserve ainsi l'intégrité écologique de ces milieux.

Une gestion durable de l'urbanisation engage des choix écologiques en matière d'architecture du bâti et du paysage et une conception cohérente des infrastructures urbaines.

Moyens :

- ⇒ Opter pour une densité d'occupation favorisant un bâti en hauteur afin de diminuer l'empreinte au sol et optimiser le transport collectif et actif;
- ⇒ Prioriser l'aménagement de stationnements souterrains;
- ⇒ Moduler l'implantation des bâtiments en fonction des caractéristiques naturelles du terrain d'accueil ou de ceux environnants;
- ⇒ Réduire l'imperméabilisation des sols et mettre en place un plan de gestion efficace des eaux de ruissellement au bénéfice de la coulée Grou.

4.1.2.2 Mixité des projets de construction

La présence de plusieurs typologies d'habitation contribue à l'enrichissement des milieux de vies en supportant une mixité sociale. De plus, la mise en marché d'une gamme de logements complémentaires permet à un ménage d'envisager un parcours résidentiel à l'intérieur du quartier, aux grés de leurs besoins en matière d'habitation.

La mise en marché d'une gamme de produits résidentiels variée commande les efforts de plusieurs constructeurs ce qui permet de solliciter simultanément des bassins d'acheteurs variés.

Moyens :

- ⇒ Prévoir une typologie variée de logements afin de favoriser une mixité sociale et instaurer, pour le ménage, un parcours de vie local en fonction de ses besoins évolutifs;

- ⇒ Assurer une répartition spatiale des projets d'habitation communautaires;
- ⇒ Considérer des appels de propositions par sites plus circonscrits et non par ensemble afin de diversifier la gamme et intéresser un plus grand nombre de promoteurs;
- ⇒ Favoriser le concept de mixité verticale : occupation d'un bâtiment par une typologie variée de logements ou de fonctions urbaines complémentaires.

4.1.2.3 Lignes conductrices en matière d'intégration architecturale

Les courants d'expression architecturale sont réputés nombreux et souvent éphémères. Il importe dans une ère de standardisation et de préfabrication des constructions d'établir des lignes conductrices soucieuses de préserver un caractère unique et durable à l'ensemble bâti. Une impression de cohésion d'ensemble doit émaner du cadre-bâti tout en affichant des initiatives particulières.

L'exclusivité architecturale d'un immeuble favorise son appropriation par ses occupants et constitue un legs identitaire qui, introduit à l'intérieur d'un amalgame bâti cohérent, bénéficie à l'ensemble de la communauté.

La personnalité et le rayonnement de la rue Sherbrooke repose grandement sur un alignement de constructions affichant leur identité propre à l'intérieur d'un cadre architectural réfléchi.

Moyens :

- ⇒ Miser sur une cohésion de la forme bâtie et des gabarits en fonction des milieux environnants;
- ⇒ Assurer une présence forte aux abords de la rue Sherbrooke par des implantations et des gabarits modulés pour encadrer convenablement le tracé;
- ⇒ Concevoir les bâtiments de sorte à ce qu'ils maintiennent une relation avec la rue;
- ⇒ Intégrer des solutions végétales (architecture végétale) – Paroi verticale ou murs verts comme signature visuelle commune d'un ensemble ou toiture verte dans les secteurs ayant plus d'îlots de chaleur;
- ⇒ Favoriser des initiatives architecturales autonomes tout en maintenant une cohésion d'ensemble;
- ⇒ Considérer des traits architecturaux audacieux, créatifs et fonctionnels.

4.1.3 Échelle de la Ville

Mettre en valeur les vocations multiples (locales et régionales) de la rue Sherbrooke

Les différentes composantes urbaines bordant le parcours de la rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles en font a priori un axe de destination à l'échelle du quartier. Toutefois, son positionnement en tant que voie de circulation majeure au sein du réseau artériel de la Ville, sa désignation comme parcours d'accueil du territoire et comme axe privilégié pour le déploiement de l'offre de transport en commun lui confèrent un statut nettement plus significatif.

Les vocations locales et régionales propres à la rue Sherbrooke constituent un atout, elles s'appuient sur plusieurs composantes que le PDUES juge essentielles au renforcement de l'artère.

Objectifs :

4.1.3.1 Optimisation des liens de transports durables vers le centre-ville

Un nombre significatif de Pointeliens utilisent le transport en commun pour leurs déplacements quotidiens, plusieurs d'entre eux se dirigent vers le centre-ville de Montréal pour y travailler. Les pratiques intermodales étant courantes dans leurs habitudes de déplacement,

Un réseau d'autobus efficace jumelé à une fréquence accrue de l'offre favoriseront l'appropriation du transport en commun par les citoyens afin que ce mode devienne une option crédible pour une part significative de leurs déplacements.

En misant stratégiquement sur le vecteur de déplacement affirmé qu'est la rue Sherbrooke ainsi que sur de meilleures installations pour le bénéfice des utilisateurs, le défi d'instaurer des habitudes de déplacements plurimodaux dans un milieu périphérique comme celui de Pointe-aux-Trembles sera facilité. Un arrimage optimal des différents modes de transports collectifs et actifs demeure une condition indispensable à son succès.

Le gain d'efficacité légitimement réclamé par les usagers locaux devra également compter sur de meilleures infrastructures d'accueil, surtout en ce qui a trait aux aménagements des arrêts d'autobus.

Moyens :

- ⇒ Prolonger vers l'est les voies réservées pour autobus et taxis jusqu'au terminus de la STM aménagé à l'intersection du boulevard Gouin et de la rue Sherbrooke;
- ⇒ Moduler un réseau d'autobus permettant des liaisons rapides vers la gare de

Pointe-aux-Trembles et le Métro Honoré-Beaugrand ;

- ⇒ Rabattre l'axe cyclable proposé sur la rue Sherbrooke vers la piste cyclable du boulevard St-Jean-Baptiste afin de connecter avec le tracé de la rue Notre-Dame;
- ⇒ Doter la gare de Pointe-aux-Trembles d'une véritable infrastructure d'accueil pour les cyclistes incluant un abri pour le remisage sécuritaire et l'entretien du vélo;
- ⇒ Aménager des aires d'attente conviviales, sécuritaires et multifonctionnelles autour de certains arrêts d'autobus sis le long de la rue Sherbrooke (points de chute).

4.1.3.2 Maintien de la fluidité des déplacements sur la voie publique

L'introduction et l'optimisation de trames de transport durables sur la voie publique n'occulte pas les enjeux reliés à la circulation automobile pour autant. Les partis consultés ont réclamé une meilleure fluidité du flux automobile sur la rue Sherbrooke mais désirent que les autres modes de déplacement soient aussi efficaces le long de la trame.

Moyens :

- ⇒ Maintenir une vitesse de circulation à 50km sur l'intégralité du parcours. Le respect de cette vitesse suppose une signalisation claire et une surveillance policière soutenue;
- ⇒ Moduler les feux de circulation aux heures de pointe afin d'éviter la formation de bouchons de circulation;
- ⇒ Instaurer des feux de circulation prioritaires pour cyclistes aux principales intersections;
- ⇒ Limiter la multiplication des accès véhiculaires desservant un site unique;
- ⇒ Instaurer une signalisation claire et un marquage au sol sur la voie publique.

4.1.3.3 Signature urbaine s'inscrivant dans le parcours général de la rue Sherbrooke

La signature urbaine contribue fortement à enrichir l'espace d'une nouvelle identité ou de renforcer un caractère identitaire déjà établi. Dans le cadre d'une voie de circulation à grand débit, il suffit de séquencer, à des rythmes différents, une série d'interventions concrètes qui contribueront à lui donner une personnalité locale tout en augmentant son caractère fonctionnel pour l'ensemble des utilisateurs.

La rue Sherbrooke marque la transition entre des milieux de vocation fort différente, il fut reconnu qu'une signature visuelle identifiant le quartier pourrait être répétée le long de l'artère, aux intersections formées avec les principaux axes d'entrée vers le territoire.

Les interventions ne se limitent pas seulement au domaine public, le paysage urbain de part et d'autre de la voie de circulation influe énormément sur la signature visuelle de l'artère.

Moyens :

- ⇒ Aménager la voie de circulation et le domaine public en général de façon à ce qu'ils reflètent les composantes intrinsèques de ses milieux de vie et celles d'une entrée de ville paysagère;
- ⇒ Marquer les entrées de quartier le long de la rue Sherbrooke avec des aménagements horizontaux et verticaux qui permettent une identification aisée et qui contribuent à la vocation d'accueil de l'artère;
- ⇒ Pourvoir la voie publique d'un mobilier urbain et d'un éclairage distinctifs, qui supportent la signature visuelle de l'ensemble;
- ⇒ Entreprendre une réflexion concertée à propos de l'affichage le long de la rue Sherbrooke, notamment aux entrées de territoire, afin de diminuer son impact général sur le paysage de l'artère ;
- ⇒ Maximiser les plantations d'arbres en bordure de rue pour qu'ils constituent la première dominante verticale le long des voies de circulation, spécialement sur le parcours d'entrée de ville;
- ⇒ Introduire de l'art public comme élément identitaire aux entrées de territoire et aux abords de milieux protégés;
- ⇒ Supporter le caractère structurant de la rue Sherbrooke par des mesures réglementaires visant une meilleure présence de l'environnement bâti aux abords de la voie publique ainsi qu'une architecture relevée ;
- ⇒ Mettre à jour diverses études afin de bien évaluer les différents scénarios de configuration de la rue Sherbrooke à l'intérieur de son emprise;
- ⇒ Examiner différents scénarios de mise en vente d'espaces excédentaires du domaine public (rue Sherbrooke et rues transversales)

4.2 - DIMENSION ÉCONOMIQUE

La vitalité économique et commerciale d'un territoire repose principalement sur les caractéristiques intrinsèques à celui-ci. On convient que sa localisation géographique, sa composante sociodémographique, les opportunités foncières, les infrastructures de transport ainsi que la proximité de pôles sectoriels ou décisionnels s'avèrent tous des facteurs qui, lorsque conjonctuellement pondérés et agencés, définissent de façon éloquente un milieu urbain sous la perspective de son potentiel économique.

De par leurs besoins en espaces et en infrastructures, leur rayonnement et leurs effets structurants sur les déplacements urbains, pour ne nommer que ces attributs, les activités économiques influencent énormément l'écosystème urbain et les choix en matière de planification du territoire.

Perçu à la fois comme un élément attractif influençant le développement d'un milieu de vie et comme une composante nuisible (commerce lourd par exemple) qu'il faut à tout prix baliser à l'intérieur du tissu urbain, les fonctions commerçantes sont génératrices d'emplois indispensables à la santé économique et à l'équilibre social d'un territoire. À cela s'ajoutent les retombées essentielles provenant du tribut foncier versé par ces ensembles commerciaux

Un projet de rénovation urbaine à caractère durable comme celui visant le corridor de la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles met beaucoup d'emphasis sur la dimension économique pour l'atteinte de ses deux principaux objectifs préalablement identifiés.

4.2.1 Échelle individuelle

Pouvoir une desserte commerciale et de services en mesure de répondre aux besoins de la population du quartier.

Les besoins de consommation de la population sont en constante évolution depuis la période d'après-guerre. L'intensification de la publicité et des méthodes de mise en marché de l'offre commerciale, combinée avec une mobilité accrue du consommateur, a fait exploser les seuils territoriaux où ce dernier n'osait jadis franchir pour se procurer ses biens courants et semi-courants.

Ce postulat est observable à même le territoire de Pointe-aux-Trembles qui, faute d'une desserte optimale, subit les effets des fuites commerciales qui nuisent à la vitalité économique du quartier et à la qualité de ses milieux de vie. Les artères périphériques ont perdu de leur lustre d'antan et, dans la foulée, leurs clients.

Une vie de quartier s'articule particulièrement autour d'un amalgame de différentes fonctions urbaines présentes sur le territoire. Le citoyen réclame désormais davantage de services de première nécessité facilement accessibles à partir de son lieu de résidence.

Objectifs :

4.2.1.1 Diversification de l'offre de commerces et de services

Le rayonnement de la rue Sherbrooke est grandement tributaire de l'offre en matière de commerces et de services concentrée le long de celle-ci. L'atteinte d'un sain équilibre entre les différentes fonctions commerciales ainsi que d'une capacité d'attraction et rétention pour la clientèle locale demeurent des objectifs recherchés par l'arrondissement.

Bien que pouvant être bénéfique sous une approche marketing, la concentration géographique de certaines activités sectorielles peut s'avérer néfaste pour l'équilibre commercial d'une artère par la monopolisation d'espaces qui pourraient être optimisés davantage. Il importe donc de circonscrire de tels regroupements commerciaux à des endroits appropriés.

Moyens :

- ⇒ Évaluer l'offre commerciale dans l'axe de la rue Sherbrooke afin de bien identifier les manques et les commerces pouvant les combler ;
- ⇒ Constituer et maintenir un inventaire exhaustif de la desserte commerciale et des opportunités d'occupation (terrains disponibles, locaux vacants) le long de l'artère;
- ⇒ Sonder à intervalle régulier la population et les travailleurs du quartier afin de mieux comprendre l'évolution de leurs besoins;
- ⇒ Mettre en marché la rue Sherbrooke et promouvoir les occasions d'affaires;
- ⇒ Favoriser la mobilisation des acteurs économiques et soutenir les intervenants du milieu;
- ⇒ Circonscrire graduellement les commerces reliés à l'automobile vers le côté nord de la rue Sherbrooke;
- ⇒ Favoriser la construction de bâtiments offrant une mixité verticale;
- ⇒ Soutenir la densification des abords de la rue Sherbrooke afin d'augmenter la masse critique de consommateurs propices à la venue de commerces supplémentaires.

4.2.1.2 Cadre favorable aux commerces spécifiques au quartier ou issus d'initiatives locales

Les grandes bannières représentent l'essentiel du paysage commercial observé le long de la

rue Sherbrooke. Leur apport à la vitalité commerciale et économique du quartier est inestimable mais ils contribuent difficilement au positionnement de l'artère vis-à-vis les autres pôles commerciaux environnants.

Les commerces de quartier ou provenant d'initiatives locales offrent généralement un sentiment d'appropriation bien différent de la part du consommateur et influencent positivement l'image d'un milieu commercial.

Moyens :

- ⇒ Soutenir la promotion des établissements locaux;
- ⇒ Travailler avec les commerces indépendants déjà établis afin de localiser des facteurs de localisation spécifiques;
- ⇒ Renforcer notre collaboration avec les organismes locaux mandatés dans l'aide au démarrage d'entreprises;
- ⇒ Maintenir une culture d'accueil et de partenariat avec les acteurs locaux;
- ⇒ Soutenir les initiatives issues du milieu communautaire (économie sociale) et favoriser leur présence sur la rue Sherbrooke.

4.2.1.3 Rehaussement de l'expérience de magasinage offerte aux consommateurs par l'attractivité de la fonction commerciale en bordure de l'artère

La rue Sherbrooke dans Pointe-aux-Trembles révèle une mise en scène typiquement banlieusarde mais demeure avant tout une artère urbaine. Elle peut donc prétendre à voir graduellement ses activités commerciales se structurer aux abords de celle-ci, au même titre que les futurs milieux résidentiels à développer, de façon à habiter la voie de circulation. Ainsi se constituera un axe commercial plus attractif par une meilleure interrelation entre l'artère et le cadre bâti.

L'attractivité commerciale d'un ensemble peut se déterminer en deux concepts : unicité et largeur de l'offre. Le but ultimement visé par le facteur d'attractivité est d'élargir la zone de d'influence de l'artère, là où l'essentiel des clients des établissements commerciaux proviennent, et d'augmenter le nombre de leurs fréquentations.

Devant les grands bouleversements s'opérant dans le domaine du commerce au détail par le gain de popularité croissant du commerce électronique, il devient nécessaire de rendre l'expérience de magasinage sur rue plus intéressante pour que les consommateurs y consacrent du temps.

Moyens :

- ⇒ Maximiser l'occupation des espaces non construits en bordure de la voie pu-

- blique afin de déplacer les activités commerciales en avant-plan;
- ⇒ Améliorer l'interface visuelle entre les fonctions commerciales et le domaine public;
 - ⇒ Améliorer la signature visuelle du domaine public (verdissement, mobilier urbain, aménagement de la voirie par exemple);
 - ⇒ Favoriser l'aménagement de terrasses extérieures;
 - ⇒ Bonifier l'offre de commerce de divertissement et d'hébergement pouvant animer l'artère tout en prolongeant les heures de fréquentation;
 - ⇒ Renforcer les liens entre les différents établissements et les conditions de déplacement à l'intérieur du pôle commercial.

4.2.2 Échelle du quartier

Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux commerces et services

Le citoyen est à la fois animé par un comportement de citoyen et de consommateur, les deux statuts amènent une réflexion différente lorsque se manifeste l'intention d'effectuer un achat. Le premier comportement va conduire l'individu à considérer a priori son environnement (proximité) lorsqu'il est le temps d'effectuer un achat tandis que le second suppose d'élargir davantage son secteur de destination potentiel afin de bénéficier d'une offre élargie (variété).

Objectifs :

4.2.2.1 Réglementation assurant l'intégration de zones commerciales dans tous les milieux de vies

L'absence d'une desserte commerciale de première nécessité sur de longs tronçons de la rue Sherbrooke fut l'un des éléments les plus fréquemment réclamés par la population lors de l'exercice de consultation mené par l'arrondissement. La proximité d'une offre commerciale est le second facteur le plus souvent cité par le consommateur pour expliquer sa destination et influence souvent le choix de localisation des ménages sur le territoire.

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles est identifiée comme un outil efficace pour traduire la volonté exprimée à l'intérieur du PDUES de pourvoir la rue Sherbrooke d'une desserte commerciale soutenue.

Moyens :

- ⇒ Revoir la réglementation de zonage pour assurer, sur la rue Sherbrooke, la pré-

sence de dessertes commerciales de proximité à chaque milieu de vie;

- ⇒ Imposition d'un pourcentage minimal de la superficie d'un rez-de-chaussée à des fins commerciales pour des bâtiments résidentiels à gros gabarit, sis aux endroits stratégiques;
- ⇒ Évaluer l'opportunité d'imposer l'aménagement d'espaces commerciaux à l'intérieur de certains projets voués à une densification résidentielle impliquant une demande de PPCMOI.

4.2.2.2 Intensification des activités économiques en fonction des principaux axes de rabattement sur la rue Sherbrooke

Longue de ses 7,6 kilomètres au cœur du quartier de Pointe-aux-Trembles, la rue Sherbrooke est entrecoupée par une demi-douzaine d'artères locales qui desservent les milieux résidentiels situés entre celle-ci et le fleuve. Certaines des intersections qu'elles forment avec la rue Sherbrooke figurent parmi des lieux les plus achalandés sur le territoire de l'arrondissement et constituent des points de rabattement sur l'axe principal pour tous les types de déplacements.

Il importe d'intensifier les activités commerciales en périphérie de ces intersections où les déplacements sont régularisés par des feux de circulation et les aménagements dédiés aux utilisateurs du transport collectif seront bonifiés.

Moyens :

- ⇒ Concentrer la desserte commerciale locale aux principales intersections le long de la rue Sherbrooke;
- ⇒ Implanter et moduler les bâtiments abritant une activité commerciale de façon à se rapprocher de l'intersection de rues et maximiser sa relation avec l'artère;
- ⇒ Faciliter les accès à l'artère aux modes alternatifs à l'automobile par un partage de la voie publique et des aménagements appropriés (trottoirs, sentiers piétonniers ou cyclables).

4.2.2.3 Implantation des commerces en bordure de l'artère et aménagement des espaces privés et publics en tenant compte des modes de locomotion plus sensibles

Composante vitale du dynamisme d'une artère commerciale, la présence des fonctions urbaines en bordure de rue, appuyée par un traitement architectural ouvert sur la voie de circulation contribuent à mieux desservir la population en améliorant la perception de l'ensemble ainsi que les conditions de fréquentation et de mobilité.

La vitalité commerciale de la Sherbrooke souffre des choix du passé quant à l'implantation

de son environnement bâti. En somme, il interagit négativement avec la voie de circulation, dissuade les déplacements à vélo ou à pied et soutient davantage l'impression de barrière territoriale attribuée à l'artère.

Moyens :

- ⇒ Implanter les bâtiments commerciaux vers la voie publique afin de les rapprocher des trames de transports actifs et collectifs;
- ⇒ Collaborer avec les propriétaires et les gestionnaires de propriétés afin d'identifier les opportunités de développement / consolidation additionnelles (stationnement ou terrain sous utilisé par ex);
- ⇒ Améliorer l'interface visuelle entre les fonctions commerciales et le trottoir sis sur le domaine public (transparence des façades);
- ⇒ Implanter et moduler les bâtiments commerciaux ou mixtes de façon à les rapprocher des intersections de rues et maximiser leur relation avec l'artère et les arrêts d'autobus;
- ⇒ Aménager l'espace autour des arrêts d'autobus aux principales intersections afin d'en faire des aires d'attente conviviales en lien avec une desserte commerciale.

4.2.3 Échelle de la Ville

Renforcer l'activité économique en tenant compte de la proximité de pôles majeurs

Depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle la structure commerciale des grandes villes occidentales s'est grandement modifiée au profit des banlieues qui, au rythme de la croissance de l'automobile dans la part modale des déplacements, s'est accaparé d'une part significative de l'assiette commerciale des agglomérations urbaines.

Le schème commercial à l'échelle métropolitaine se polarise autour des trois modèles suivants : l'artère urbaine, le centre d'achats d'envergure régionale et le «life-style center» qui regroupe généralement des magasins à grande surface à l'intérieur même de son concept. Ce modèle se repend toujours à l'intérieur du Grand-Montréal augmentant continuellement le nombre de destination d'achats à l'intérieur d'un bassin démographique qui croît moins rapidement.

Objectifs :

- 4.2.3.1 Offre commerciale et expérience de magasinage qui se démarquent de celles offertes dans les pôles d'activités économiques majeurs (Anjou, Lachenaie, Repentigny, etc.)**

Historiquement coincé entre les pôles commerciaux d'Anjou et de Repentigny qui se sont constitués autour de centre d'achats mobilisateurs (malls intérieurs avec grands magasins à rayons), la rue Sherbrooke doit également composer depuis une quinzaine d'années avec un vaste secteur commercial de type «Life style Center» où se concentre notamment des magasins de grandes surfaces et des commerces de divertissement.

Sis à quelques kilomètres à l'est de Pointe-aux-Trembles, de l'autre côté du pont Charles-de-Gaulles, le pôle commercial de Lachenaie est venu porter un coup sérieux à l'activité commerciale du quartier.

Le pôle commercial de la rue Sherbrooke s'articule le long d'une artère de destination, déjà pourvue d'une desserte efficace de transport en commun et adossée à un vaste secteur résidentiel. Il faut donc miser sur cette particularité ainsi que les nombreux potentiels de développement pour redéfinir l'offre à l'intérieur de sa structure commerciale.

Moyens :

- ⇒ Améliorer la signature visuelle du domaine public afin d'accroître l'attractivité de l'artère et confirmer son statut d'axe de destination;
- ⇒ Positionner l'artère dans son contexte régional en intervenant sur son image de marque ;
- ⇒ Structurer et retisser la trame commerciale autour de la rue Sherbrooke et du boulevard du Tricentenaire pour notamment favoriser une meilleure synergie entre les établissements ;
- ⇒ Promouvoir la présence de commerces locaux à travers les grandes bannières recensés le long de l'artère;
- ⇒ Favoriser la présence de commerces reliés au développement des activités récréo-touristiques sur le territoire;
- ⇒ Assurer une meilleure place aux piétons et aux cyclistes sur les espaces privés;
- ⇒ Favoriser les déplacements d'un établissement à l'autre par des aménagements sécuritaires et conviviaux;
- ⇒ Favoriser l'aménagement de places publiques ou d'aires de repos invitantes le long de l'artère ou sur les terrains privés;
- ⇒ Embellissement des aires de stationnement (plantations d'arbres, lampadaires, aménagements paysagers).

4.2.3.2 Cadre favorable au rehaussement de l'offre commerciale présentée chez les grands détaillants

L'offre de produits dispensée par de nombreuses bannières sises sur la rue Sherbrooke n'est pas équivalente à celle offerte par ces mêmes détaillants à l'intérieur d'une localité voisine. Les citoyens consultés ont souligné ce fait et réclamés une plus grande attractivité de la rue Sherbrooke.

Cette attractivité s'opère par le truchement d'une opération de revitalisation de la voie publique et la venue significative d'un bassin de clientèle de proximité sont deux facteurs qui pourraient inciter les détaillants à mettre en marché une gamme de produits comparable à ce qu'ils offrent ailleurs.

Moyens :

- ⇒ Améliorer la signature visuelle du domaine public afin d'accroître l'attractivité de l'artère et confirmer son statut d'axe de destination;
- ⇒ Promouvoir les opportunités de l'artère auprès des bannières en fonction des manques identifiés;
- ⇒ Soutenir la densification des abords de la rue Sherbrooke afin d'augmenter la masse critique de consommateurs propices à une bonification de l'offre de produits.

4.2.3.3 Partage de l'espace commercial propice à l'émancipation des commerces locaux.

L'équilibre de l'offre commerciale tant réclamée par la population passe par une présence plus marquante de commerces locaux sur la rue Sherbrooke. Les besoins criants en desserte de première nécessité sur le tronçon à l'est du boulevard de la Rousselière ouvrent la porte au déploiement de commerces de proximité, créneau propice aux initiatives locales.

Leur soutien favorise l'insertion professionnelle des populations et contribue au bassin économique du quartier. Contrairement aux bannières et autres formats commerciaux génériques, les commerces locaux ont la capacité réelle de traduire l'authenticité de la rue Sherbrooke et du quartier.

L'est de Montréal regorge de gens d'affaires dynamiques, il faut faire de la rue Sherbrooke une vitrine à leur créativité et leur donner des opportunités de mettre de l'avant leur esprit d'entrepreneurship. Cela favorisera la complémentarité de l'offre sur la rue Sherbrooke et mieux la positionner face à ses concurrents.

Instaurer des habitudes d'achats locaux s'inscrit dans une perspective de développement durable sur laquelle le PDUES mise beaucoup. Il faut se savoir que dans le contexte de turbulence qui touche notamment les grands détaillants, le commerce de proximité est un des rares à ne pas subir de délocalisation;

Moyens :

- ⇒ Favoriser l'implantation de petits commerces locaux à l'intérieur de bâtiments bénéficiant d'une proximité avec la rue Sherbrooke et d'une ouverture sur celle-ci;
- ⇒ Prévoir des perspectives d'affichage permettant à ces petits commerces d'avoir une plus grande visibilité le long de l'artère;
- ⇒ Soutenir l'implantation de commerces locaux aux principales intersections, en lien avec le réseau de transport collectif et les pistes cyclables ;
- ⇒ Renforcer les liens avec les partenaires ayant un mandat spécifique auprès des entrepreneurs et des jeunes entreprises ;
- ⇒ Soutenir l'implantation de commerces locaux aux principales intersections, en lien avec le réseau de transport collectif et les pistes cyclables .

4.3 - DIMENSION SOCIALE

4.3.1 Échelle individuelle

Encourager l'engagement des citoyens dans le développement de milieux de vie complets

Bien que cette notion relève davantage de considérations individuelles et subjectives, la qualité de vie devient une véritable richesse collective lorsque les citoyens partagent un mode de vie à la fois serein et effervescent, grandement tributaire de la constitution physique, environnementale, sociale et économique de leurs milieux.

L'atteinte d'un bien-être collectif est favorisée par l'apport soutenu du citoyen dans le façonnement de son environnement et ce, à toute les étapes administratives ou conceptuelles de projets structurants pour son milieu de vie.

Objectifs :

4.3.1.1 Mise en valeur des commerces locaux

Les commerces locaux et de proximité jouent un rôle de premier-plan dans l'appropriation citoyenne de leurs milieux de vie. Le commerçant, en plus d'offrir un établissement attrayant et de répondre adéquatement aux besoins locaux, doit créer de la valeur pour ses clients.

À l'inverse, la sensibilisation citoyenne pour des achats locaux et la reconnaissance, par l'administration municipale, de l'apport de cette activité économique sur la collectivité consolideront leur présence sur le territoire.

Moyens :

- ⇒ Faciliter la venue de commerces locaux dans tous les milieux de vie par la planification d'une desserte commerciale aux endroits les plus achalandés
- ⇒ Encourager la création d'emplois locaux;
- ⇒ Localiser la desserte commerciale en fonction des principaux axes de rabattement sur la rue Sherbrooke afin de faciliter leur accessibilité;
- ⇒ Intégrer l'offre commerciale locale à même le cadre-bâti dense proposé sur la rue Sherbrooke (bâtiments mixtes).

4.3.1.2 Aménagement d'espaces publics générateurs de liens sociaux

Les espaces publics sont un bien collectif sur lequel la cohésion de l'ensemble urbain est largement tributaire. Peu importe leur vocation (fonctionnelle, récréative, culturelle, détente, etc.), les lieux publics contribuent sous différents égards à valoriser la vie urbaine et particulièrement les échanges entre les citoyens, un des principaux fondements sur lequel repose la notion de collectivité.

Moyens :

- ⇒ Création d'espaces publics ayant un impact favorable sur l'appropriation du milieu de vie par les résidents;
- ⇒ Création d'espaces publics ayant un impact favorable sur la santé publique;
- ⇒ Prévoir des aménagements invitants autour des principaux arrêts d'autobus et des principaux lieux de fréquentation;
- ⇒ Impliquer des citoyens et des usagers dans l'animation des espaces publics et de la vie de quartier en général.

4.3.1.3 Bonification de la signalisation routière visant le partage de la voie publique

L'introduction de trames pour du déplacement actif et collectif en bordure de la rue Sher-

brooke et sur les principaux axes de rabattement sur celle-ci impliquent une signalisation routière claire, appuyée par un marquage au sol afin d'affirmer convenablement les voies de déplacement et les intersections dans le paysage urbain.

Moyens :

- ⇒ Déployer une signalisation adéquate pour les voies cyclables s'articulant le long de la rue Sherbrooke et en périphérie;
- ⇒ Accentuer l'identification des traverses piétonnières par du marquage au sol distinctif;
- ⇒ Identification des principaux arrêts d'autobus le long de la rue Sherbrooke par une thématique rappelant une mini-station de tramway.

4.3.1.4 Réappropriation locale, accès aux tribunes démocratiques

Comme ce fut le cas lors de la démarche participative ayant mené à l'élaboration du PDUES de la rue Sherbrooke, les exercices traditionnels de consultation ou de diffusion d'informations auprès du public tendent à se décliner en plusieurs séances d'interactions avec les citoyens au cours d'un même projet de planification urbaine. Celles-ci débutent dorénavant en amont du processus décisionnel afin de susciter l'adhésion d'un plus grand nombre de personnes en allant chercher l'acceptabilité sociale du milieu.

Les citoyens veulent être davantage informés, impliqués et être a priori considérés comme partie prenante autour des décisions susceptibles d'influencer le développement de leur ville.

Moyens :

- ⇒ Reconnaître la création de trois milieux de vies auprès des instances publiques et politiques;
- ⇒ Diffusion de l'information d'intérêt public aux principaux lieux de fréquentation;
- ⇒ Renforcer le respect des règles de vie, du partage des lieux publics et de la vie en collectivité;
- ⇒ Favoriser la création de comités de quartier et entretenir un dialogue avec les parties prenantes locales;
- ⇒ Favoriser la mobilisation et la participation locales lors de projets pouvant avoir des effets structurants sur leur milieu de vie;
- ⇒ Promouvoir un sentiment communautaire par la configuration des espaces privés et publics.

4.3.2 Échelle du quartier

Favoriser la diversité sociale des milieux de vie

La diversité (ou mixité) sociale sous-entend une composition sociale hétérogène d'un espace défini. Elle se traduit globalement à travers l'âge des résidents, leurs origines, leur statut socio-professionnel, leurs allégeances ainsi que la composition des ménages.

Un milieu de vie abritant une diversité sociale qui est l'œuvre d'un enchevêtrement de facteurs contextuels ou d'actions planifiées ne constitue pas nécessairement un modèle de sociabilité en soi. La mise en place d'un canevas physique, sociocommunautaire et politique propice à la cohabitation, aux interactions, à la mobilité locale et à l'engagement citoyen permet d'établir un environnement social enrichissant.

Objectifs :

4.3.2.1 Diversification des typologies d'habitation

Une saine mixité sociale mesurée à l'intérieur d'un milieu de vie sous-entend la présence d'une typologie de logements variés. Il y a une corrélation très forte entre l'offre en matière d'habitation et la composante sociale d'un ensemble. À priori, des logements doivent être planifiés et mis en disponibilité pour répondre à toutes les classes sociales. Il incombe alors au législateur ainsi qu'aux acteurs immobilier de traduire cette volonté de mixité sociale en fonction des forces contextuelles du marché immobilier

En proposant une typologie d'habitations largement déclinée qui comprendrait à la fois du logement locatif et des logements adaptés pour les besoins de tous : personnes jeunes ou âgées, seules ou en famille, fortunées ou moins nanties, on obtient ainsi une offre de logements complémentaires qui enrichit socialement un milieu de vie.

À l'échelle du quartier, cette déclinaison exhaustive de produits résidentiels influe positivement sur la rétention des jeunes ménages.

Moyens :

- ⇒ Prévoir une gamme de produits résidentiels s'adressant à la fois aux premiers acheteurs, à ceux désireux d'acquérir un logement de catégorie supérieure ainsi qu'aux locataires;
- ⇒ Favoriser une densité résidentielle aux abords de la rue Sherbrooke par la construction d'immeubles à logements ou mixtes de plusieurs étages;
- ⇒ Introduire une densité résidentielle composée de maisons de ville et de plex en bordure des milieux résidentiels de plus faible densité;
- ⇒ Concevoir des bâtiments proposant une mixité de logements où les étages inférieurs sont réservés aux jeunes familles par exemple;

- ⇒ Favoriser l'aménagement de logements de trois chambres à coucher, notamment en bordure de la gare de Pointe-aux-Trembles;
- ⇒ Intégrer du logement social ou communautaire dans les secteurs les moins pourvus;
- ⇒ Assurer le maintien d'un parc de logements locatif.

4.3.2.2 Partage intergénérationnel des espaces publics, accessibilité universelle

Le vieillissement de la population relaté abondamment dans les études sociodémographiques n'échappe pas au quartier de Pointe-aux-Trembles. La structure par âge de la population montre, selon les statistiques compilées en 2011*, un vieillissement plus marqué dans le quartier à l'étude que dans l'ensemble de l'île de Montréal.

Ces changements démographiques profonds peuvent accentuer des conflits intergénérationnels quant à l'appropriation et au partage des espaces publics. Il devient impératif de répondre efficacement aux enjeux gérontologiques auxquels seront bientôt confrontés certains milieux de vie. La conception d'espaces publics inclusifs et accessibles, conjuguant des aménagements récréosportifs à des aires de détente, favorisera une cohabitation de l'espace ainsi qu'une fréquentation accrue de ces sites.

L'appropriation de l'espace public par les personnes plus vulnérables repose beaucoup sur le sentiment de sécurité et les conditions de déplacement à l'intérieur de la trame urbaine (présence de mobilier urbain, trottoirs, accessibilité universelle, etc).

Moyens :

- ⇒ Aménager des espaces publics favorisant leur appropriation par l'ensemble de la population (meilleure accessibilité, vocation inclusive, aménagements communs, jardins communautaires)
- ⇒ Prévoir des aménagements ou équipements récréosportifs susceptibles de favoriser des liens intergénérationnels.
- ⇒ Concevoir les lieux publics selon les principes d'accessibilité universelle
- ⇒ Localisation de lieux publics au cœur d'ensembles résidentiels destinés à une clientèle mixte

4.3.2.3 Complémentarité de la fréquentation des lieux publics

Les lieux publics constituent le point d'amarrage de l'organisation socio-spatiale d'un milieu de vie, ils témoignent de sa vitalité sociale et de sa personnalité. Il n'est pas rare qu'un endroit public soit animé le jour et soit réduit en un lieu de transition peu fréquenté le soir ve-

nu, ou vice-versa. Le défi se manifeste de la façon suivante : animer l'espace le plus longtemps possible.

Les actions à entreprendre portent une fois de plus sur la configuration des espaces publics, la mise en place d'une programmation variée (régulière et événementielle) et sur l'occupation du territoire en périphérie.

Moyens :

- ⇒ Concevoir des aménagements destinés à l'ensemble de couches générationnelles et sociales de population;
- ⇒ Augmenter les périodes d'achalandage des lieux publics par un éclairage urbain approprié, une accessibilité visuelle et par une occupation structurante en périphérie des lieux publics;
- ⇒ Prévoir une programmation récréative, culturelle et sociale.

4.3.2.4 Accès à la propriété

La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal énonce ceci : «*La présence de propriétés abordables contribue à freiner l'exode des jeunes ménages vers la banlieue.*»

Ce bref plaidoyer sur le logement abordable exprime de façon délicate que l'agglomération montréalaise subit annuellement les contrecoups d'un déficit migratoire de jeunes familles vers les zones conurbaines du «450». La stratégie suppose également qu'une fois établis en périphérie il devient difficile de rapatrier ces ménages sur l'île de Montréal, d'où la nécessité de stopper les fuites démographiques, surtout celles des jeunes ménages.

Le marché immobilier central présente déjà un contexte difficile à l'acquisition d'une unité résidentielle. Certains secteurs sont en proie avec une spéculation immobilière qui creuse davantage le fossé en matière d'accessibilité à la propriété. Le cas échéant, la promotion soutenue des quartiers montréalais les plus abordables, comme Pointe-aux-Trembles, constitue une piste à considérer.

Moyens :

- ⇒ Maintenir des conditions d'abordabilité caractérisant le quartier;
- ⇒ Permettre la réalisation d'un parcours résidentiel d'un ménage à l'intérieur du quartier;
- ⇒ Ralentir la spéculation foncière.

4.3.3 Échelle de la Ville

Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens

Peu de définitions décrivent précisément la légitimité sous une approche citoyenne. Mme Hélène Haztfeld, éminente politologue française, détermine la légitimité citoyenne comme étant un «*Droit reconnu à une personne (ou plusieurs) de parler et d'agir au nom de principes, valeurs, règles, lois.*» Elle poursuit : «*Le développement de pratiques de démocratie participative a contribué à révéler et formaliser l'extension du champ de la légitimité. Elle s'est étendue des domaines du pouvoir, du statut et de la compétence vers les actes et expressions quotidiens des individus.*».

L'exercice de participation inclusive sur lequel repose l'élaboration du PDUES de la rue Sherbrooke, et de plus en plus d'exercices de planification similaires, constituent un changement de paradigme qui place le dorénavant le citoyen au centre des préoccupations administratives et politiques reliées à un enjeu de développement du territoire.

Le citoyen a donc été invité à exprimer candidement sa relation avec l'espace urbain et revendiquer, selon son corpus de valeurs, des changements ou des status quo sur le territoire et à propos de la gouvernance municipale.

Objectifs :

4.3.3.1 Accès à la propriété

La Ville de Montréal et son entité paramunicipale, la Société d'habitation de Montréal, proposent des incitatifs à l'acquisition et à la rénovation d'une propriété, par l'entremise de programmes bien définis. Ces initiatives sont offertes à un large bassin de clientèle et tentent de démocratiser davantage l'accession à une propriété dans un marché dispendieux. Toutefois, ces programmes sont fortement tributaires de la participation du gouvernement du Québec qui a récemment diminué sa contribution financière.

Ces politiques incitatives mises de l'avant par l'administration de la Ville et sa société mandataire, ont permis la réalisation de plusieurs projets de développement ou de redéveloppement sur le territoire montréalais.

Moyens :

- ⇒ Offrir un contexte favorable à l'acquisition d'une propriété à l'intérieur d'un projet urbain rassembleur;
- ⇒ Développer des unités résidentielles accréditées sous la formule Accès Condos par la Société d'habitation de Montréal;
- ⇒ Introduire de nouvelles mesures innovantes en matière d'accès à la propriété;

⇒ Élargir le type de logements éligibles aux subventions municipales pour les jeunes familles.

4.3.3.2 Présence de milieux de vie uniques à PAT

La constitution et le positionnement des milieux de vie doivent d'abord avoir une signification pour le citoyen. Ce sont d'abord des milieux de vie dans lequel le citoyen doit d'abord se reconnaître et ensuite s'approprier par sa participation à la vie de quartier.

Une analyse des potentiels économiques et d'affirmation identitaires est nécessaire.

Moyens :

- ⇒ Promouvoir la présence de milieux de vie uniques caractérisés par une vie urbaine à proximité de grands ensembles naturels;
- ⇒ Mettre en valeur le fleuve St-Laurent et la rivière des Prairies, tout comme leurs berges, comme composantes définissant la vie de quartier à Pointe-aux-Trembles.

4.3.3.3 Habiter en bordure de la rue Sherbrooke

Le tronçon de la rue Sherbrooke sis à l'est de la 40^{ième} Avenue est défini comme une aire de TOD à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, le seul parmi les 155 aires identifiées au PMAD qui adopte une configuration linéaire. Il s'agit donc d'un axe unique sur lequel des milieux de vies attrayants seront développés en bordure d'un vaste écosystème naturel protégé, à proximité du fleuve St-Laurent et de la rivière des Prairies.

Le paysage urbain qui en résultera contrastera énormément avec la situation actuellement observée le long de ce tronçon. Il en sera de même pour l'effervescence de ces milieux de vie ainsi possible d'habiter en bordure d'une rue Sherbrooke transformée.

Moyen :

- ⇒ Promouvoir à l'échelle métropolitaine l'existence d'un secteur avec un potentiel immobilier unique, à proximité d'une gare et de milieux naturels d'exception.

4.3.3.4 PAT est une entité montréalaise depuis près de 35 ans

Pointe-aux-Trembles fait partie intégrante de la Ville de Montréal depuis son annexion en 1982, il y a tout près de 35 ans. Auparavant désigné administrativement comme un quartier, son statut a été revu en 2002 lors de la constitution de la nouvelle Ville de Montréal, suite aux fusions décrétées par le gouvernement provincial.

Malgré les années dans le joug montréalais, l'étendue de son territoire et son statut de porte d'entrée Est de la Ville et de l'agglomération, le quartier compose encore avec un déficit de reconnaissance auprès de la population de l'île et des instances administratives de la Ville de Montréal.

Il importe de réaffirmer le caractère urbain du quartier et de bien inscrire la démarche de PDUES de la rue Sherbrooke à l'intérieur des grands principes de planification du territoire véhiculés par la Ville de Montréal.

Moyen :

- ⇒ Légitimer, auprès des instances montréalaises, les revendications citoyennes ayant conduit la réalisation du PDUES ainsi que la pertinence des aménagements proposés dans un souci de développement durable et de valorisation paysagère de l'entrée du territoire;

Le concept d'organisation spatiale se veut une synthèse schématique des principales interventions territoriales qui modèleront le quartier de Pointe-aux-Trembles selon le sens transmis par les orientations de développement et d'aménagement. En somme, le concept vise une restructuration du territoire en lien avec le réaménagement de l'axe de la rue Sherbrooke et des autres composantes structurantes s'articulant autour d'elle.

L'exercice se profile suivant les deux principales dominantes ayant conduit à l'élaboration du PDUES. La première étant la rue Sherbrooke elle-même en tant que vecteur de déplacements multimodaux, voie de destination à consolider et lieu de tous les rabattements en matière de mobilité locale et extraterritoriale. La seconde dominante concerne l'occupation durable du territoire déclinée à l'intérieur de trois milieux de vie constitués le long de l'artère et projetés à l'échelle du quartier.

La représentation conceptuelle des idées s'exécutera d'abord à une échelle globale où l'axe de la rue Sherbrooke et ses composantes périphériques seront contextualisés à l'intérieur du quartier de Pointe-aux-Trembles.

Par la suite, une réduction de la perspective s'avère requise afin de s'arrimer à la réalité géographique des trois milieux de vie et faire ressortir leurs spécificités. Pour ce, trois concepts d'organisation spatiales, à raison d'un par milieu de vie, présenteront des interventions plus précises.

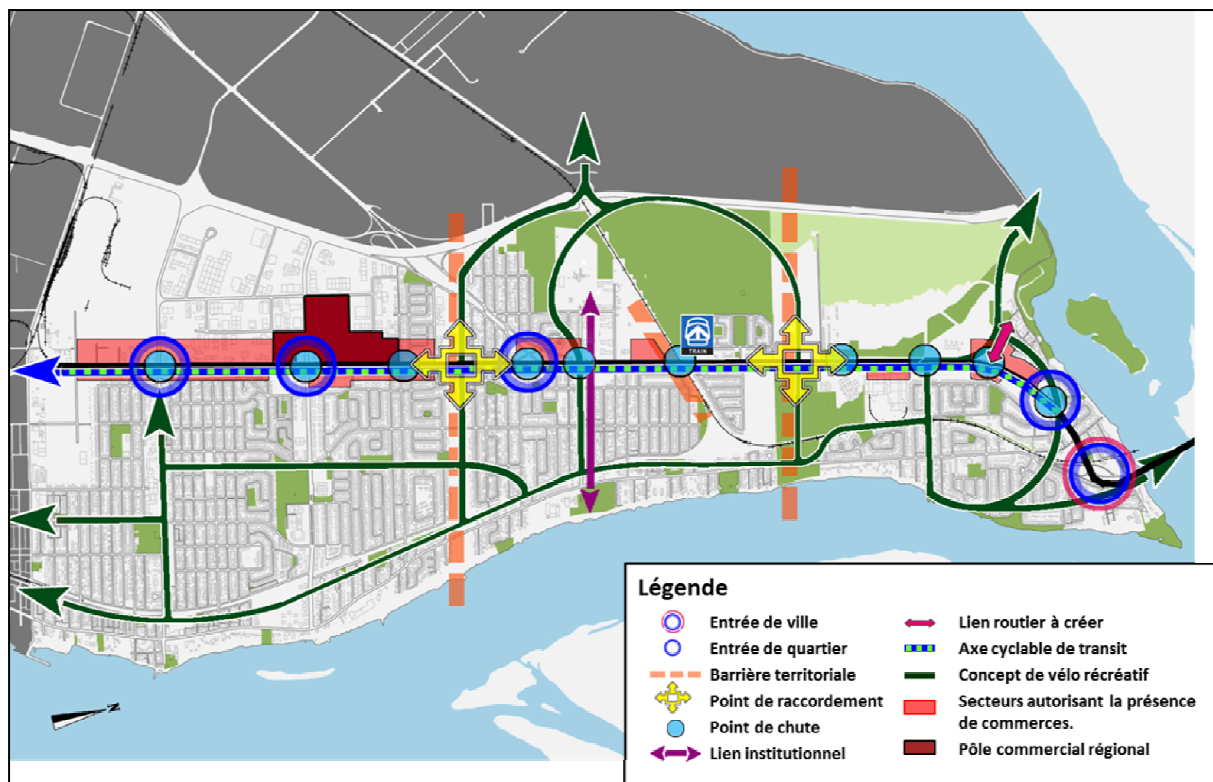
5.1 LA RUE SHERBROOKE

La rue Sherbrooke constitue l'élément central du concept d'organisation spatiale qui couvre l'intégralité du quartier. L'essentiel des actions retenues s'arriment sur l'artère ou bien s'articulent autour de son parcours de 7,6 kilomètres.

Une série d'interventions de nature ergonomique, structurale et esthétique seront éventuellement menées par la Ville de Montréal, sur des tronçons structurants de la rue Sherbrooke. Son aménagement projeté lui confèrera enfin un statut d'artère urbaine contemporaine, doté de multiples facettes.

Le plan concept global de la rue Sherbrooke est illustré à la page suivante.

Concept d'organisation global de la rue Sherbrooke



5.1.1 Configuration de la voie publique (trames de circulation)

D'importants travaux de réaménagement de la voie publique sont requis sur la rue Sherbrooke, entre la 40^{ième} Avenue et la rue Delphis-Delorme. Il s'agit d'un cas lourd de revitalisation artérielle par la longueur du tracé demandant des travaux majeurs (4,4 kilomètres) et par la somme des interventions et des aménagements à réaliser sur le domaine public.

Le tracé global de la rue Sherbrooke devra minimalement comprendre les éléments suivants :

- Le maintien de trois voies de circulation vers les deux directions;
- Deux voies réservées (chaque direction) pour le service de transport en commun par autobus et pour les taxis, sur l'intégralité du parcours de la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles;
- L'aménagement de trottoirs des deux côtés de la voie publique, sur toute la longueur du parcours. Si l'espace le permet, ils devront être minimalement protégés de la voie de circulation par une bande végétale continue (arbres et graminées)

s'immisçant entre les deux trames;

- Une piste cyclable aménagée sur l'intégralité du parcours de la rue Sherbrooke;
- Des espaces de stationnement disponibles en bordure de rue, en dehors des heures de fréquentation des voies réservées.
- Deux échelles d'éclairage de la voie publique (voies de circulation automobile et trame de déplacements actifs).

5.1.2 Entrée du territoire

Le marquage identitaire de l'espace urbain, surtout aux entrées territoriales, est une pratique de design urbain et du paysage fortement valorisée par l'administration montréalaise. Elle a notamment permis à des artisans d'implanter des œuvres à grand déploiement un peu partout sur le territoire.

Entrée de ville

La tête du pont Le Gardeur, où prennent naissance les rues Sherbrooke et Notre-Dame, est une entrée de ville où il devient nécessaire de déployer une signature d'accueil forte sur le vaste domaine municipal entourant le carrefour giratoire et au centre de celui-ci.

La portion de la rue Sherbrooke sise entre le carrefour giratoire et la gare de Pointe-aux-Trembles est désignée comme parcours d'entrée paysagère. Un traitement végétal soutenu de l'emprise publique est donc essentiel. Un effort devra également être consenti de la part des propriétaires riverains.

Entrées de quartier

Pas moins de quatre entrées de quartier ont été identifiées le long du tracé de la rue Sherbrooke, il s'agit d'importantes intersections formées avec des artères suivantes (d'ouest en est) :

- Boulevard St-Jean-Baptiste ;
- Boulevard du Tricentenaire ;
- Boulevard Henri-Bourassa ;
- Boulevard Gouin.

Ces quatre artères se rabattent sur la rue Sherbrooke en drainant avec elles un important flux de circulation provenant majoritairement de l'autoroute 40 ou, dans une moindre mesure, du quartier voisin de Rivière-des-Prairies. La rue Sherbrooke marque un changement important au niveau de la typologie fonctionnelle du quartier : la presque totalité du parc résidentiel de Pointe-aux-Trembles se situe entre le flanc sud de l'artère et le fleuve.

C'est donc le long de cet axe de transition, où converge un nombre significatif de déplacements automobiles, qu'il s'avère pertinent d'implanter une structure ou un aménagement

identitaire annonçant le quartier et l'arrondissement RDP-PAT. Le concept serait repris aux quatre endroits, avec quelques variantes exclusives.

5.1.3 Apaisement des barrières

D'importantes barrières physiques (réelles et perceptuelles) fragmentent considérablement le territoire et affectent la mobilité active à l'intérieur du quartier. Deux de celles-ci offrent cependant une opportunité de renforcer le réseau cyclable sur le territoire.

L'emprise de Hydro-Québec (largeur de 115 mètres) et la barrière verte constituée du parc-nature et du cimetière Hawthorne-Dale (largeur de 325 mètres) forment deux axes parallèles qui croisent la rue Sherbrooke. Un travail de décloisonnement territorial pourrait être précisément fait à l'emplacement de ces deux points de jonction qui deviendront éventuellement des points de raccordement importants au sein du réseau cyclable.

Déplacements est-ouest sur la rue Sherbrooke

Des aménagements linéaires à l'échelle du piéton ou du cycliste (plantations, éclairage urbain accentué, animation à l'aide de mobilier urbain, trames de déplacement mieux circonscrites) de même que des meilleures conditions de vigilance sont requis afin de diminuer l'impression de vide et d'insécurité qui se manifeste lorsqu'on circule à pied ou à vélo sur la rue Sherbrooke, le long des deux sites identifiés au paragraphe précédent.

Déplacements nord-sud – franchir la rue Sherbrooke

Des traverses sécurisées (feux d'immobilisation sur demande, marquage des traverses, signalisation) à ces deux endroits précis permettraient d'optimiser les conditions de déplacement actifs sur le territoire et constituerait deux points de rencontres supplémentaires sur le réseau cyclable.

Enfin, une zone de franchissement dotée d'aménagements sur la rue Sherbrooke permettra également de mieux identifier l'entrée du parc-nature sur la rue Sherbrooke.

5.1.4 Point de chute

La désignation d'un long tronçon de 4,5 kilomètres de la rue Sherbrooke comme lieu d'accueil d'un secteur TOD, lié avec la présence de la gare de Pointe-aux-Trembles, a permis d'envisager de multiples façons d'organiser le territoire afin d'assurer la réussite et la viabilité du modèle de développement proposé.

La proposition d'aménager des voies réservées le long de la rue Sherbrooke pour diriger les usagers vers la gare ou le métro Honoré-Beaugrand offre l'opportunité de consolider la vocation de l'axe en concevant des stations d'attentes aux principales intersections de la rue Sherbrooke. Appelées «point de chute», ils permettront d'offrir des conditions de halte conviviales pour les usagers.

Au nombre de 10, ces aires d'attentes seront déployées sur tout le parcours de la rue Sherbrooke, aux intersections suivantes :

- Boulevard St-Jean-Baptiste;
- Boulevard du Tricentenaire;
- 36^{ième} Avenue;
- Boulevard Henri-Bourassa;
- Boulevard de la Rousselière;
- Gare de Pointe-aux-Trembles;
- Rue Sherbrooke face à la Poly PAT
- 81^{ième} Avenue
- Rue Famille-Dubreuil
- Boulevard Gouin

Conditionnellement à l'espace disponible sur le domaine public, les stations d'attente seront toutes sensiblement dotées des attributs suivants :

- Des abribus interactifs, de capacité suffisante, dont certains seront muni d'un dispositif de chauffage (arrêts d'autobus en bordure de grands espaces ouverts où situés près d'un noyau de clientèle plus vulnérable) ;
- Un mobilier confortable et identitaire (bancs, tables à pique-nique, poubelles);
- Un traitement de sol distinctif dans l'aire d'attente ;
- Un éclairage à l'échelle de ces espaces ;
- Une identification distinctive de l'intersection et de l'aire d'attente ;
- Un élément vertical permettant de repérer le site aisément ;
- Une canopée environnante permettant de projeter des zones d'ombre sur le site;
- Un feu de piéton prioritaire pour traverser la rue Sherbrooke.

Certains points de chute verront leur emplacement être bonifié par :

- Une Colonne Morris où de l'information sera diffusée ;
- Une présence commerciale en périphérie immédiate ;
- Des aménagements plus structurants aux intersections.

5.1.5 Pôle de commerces et de services

Le noyau commercial de la rue Sherbrooke, situé près du boulevard du Tricentenaire, doit être consolidé. L'agrandissement du secteur commercial jusqu'au boulevard Industriel, à l'ouest du boulevard du Tricentenaire, permettra à plus long terme d'augmenter la desserte commerciale à l'intérieur de ce pôle affirmé.

5.1.6 Réseau de déplacements actifs

Comme déjà abordé au point 5.1.3, de nouvelles opportunités d'aménager des trames de déplacements actifs (dédiées ou partagées) sur le territoire pourraient rendre le réseau beaucoup plus efficace et attractif. Le but visé par le PDUES est de pouvoir bénéficier à la fois d'un réseau pour des déplacements efficaces, ou transitoires et d'un réseau conçu à des fins récréatives ou contemplatives, dans lequel une multitude de trajets formés de boucles de différentes longueurs peuvent être entrevus sur le territoire.

La conception de la trame cyclable illustre le souci d'interconnexion entre les différents axes du réseau local et le raccordement avec le réseau de pistes environnant .

5.2 LES MILIEUX DE VIES

La reconnaissance et la mise en valeur de trois milieux de vie en lien étroit avec la rue Sherbrooke constitue l'un des fondements sur lequel repose le PDUES. La volonté commune de mieux arrimer les actions avec les spécificités (ou subtilité) locales, de favoriser le sentiment d'appartenance et d'offrir un contexte favorable à la participation citoyenne ont conditionné la création de ces milieux au sein du quartier de Pointe-aux-Trembles.

Les trois milieux de vie qui englobent le tracé de 7,6 kilomètres de la rue Sherbrooke dans le quartier de Pointe-aux-Trembles se prêtent bien à l'établissement de quelques variantes en matière d'aménagement de la voie publique et du choix du traitement paysager ainsi que du mobilier urbain. Les commentaires recueillis lors des consultations publiques reconnaissent l'opportunité d'aménager l'artère d'une façon particulière dans le secteur du parc-nature et de la coulée Grou afin que les attributs naturels des milieux environnants situés dans le milieu de vie 3 se reflètent sur le domaine public.

À l'inverse, le milieu de vie 1 est marqué par sa forte empreinte commerciale. Le traitement de la rue Sherbrooke doit prendre en compte la relation particulière entre la personne qui se déplace le long de l'artère et le cadre bâti intensif qui le borde. Contrairement à un milieu où les paysages sont extensifs, celui constitué d'un noyau commercial dense interpelle le regard à plusieurs niveaux, que ce soit l'identification des établissements, les événements promotionnels, la circulation plus importante, les accès aux stationnements, etc.

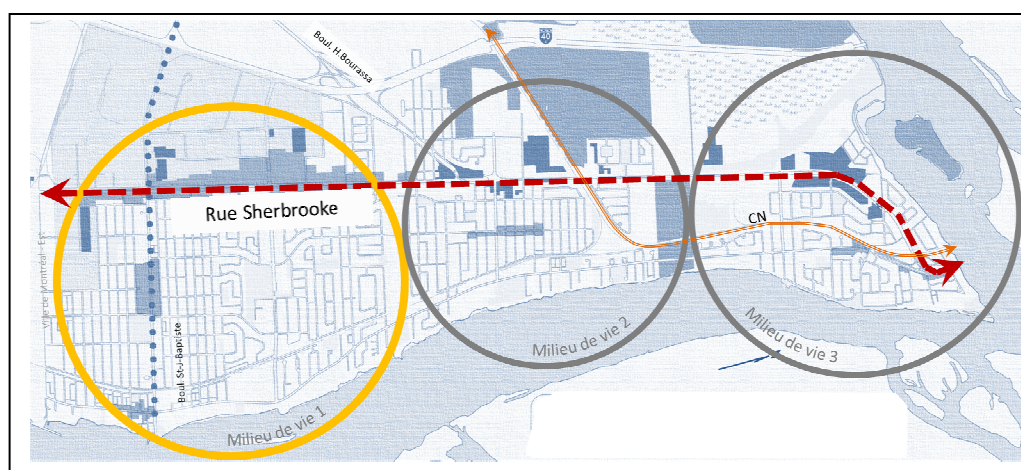
Le caractère identitaire de la rue Sherbrooke mise sur les particularités intrinsèques aux milieux de vie qui la borde. La configuration de la voie publique mettra l'accent sur le caractère local. Le recours à d'éléments identitaires disposés en périphérie des voies de circulation (mobilier urbain, éclairage, aménagements paysager) contribuera à la signature de l'ensemble.

Le concept d'organisation spatiale qui caractérise chaque milieu de vie sera accompagné des perspectives de densité de construction aux abords de la rue Sherbrooke.

Les interventions proposées s'inscrivent en lien avec les orientations énoncées au chapitre précédent.

5.2.1 Milieu de vie 1

Le milieu de vie 1 correspond à la partie ouest du quartier de Pointe-aux-Trembles, il englobe la grande part des activités commerciales et industrielles sur son territoire.



Rue Sherbrooke

La rue Sherbrooke se voit attribuer des aménagements favorisant le déplacement actif et l'utilisation du transport en commun. Bien qu'il s'agit du tronçon le mieux aménagé du quartier, des interventions sur le domaine public amélioreront son apparence et sa convivialité.

La constitution d'un point de chute majeur à l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard du Tricentenaire marquera le cœur du pôle commercial du quartier. L'agencement des formes urbaines, du mobilier et du traitement de la voie publique à cette intersection doivent refléter son statut de destination commerciale.

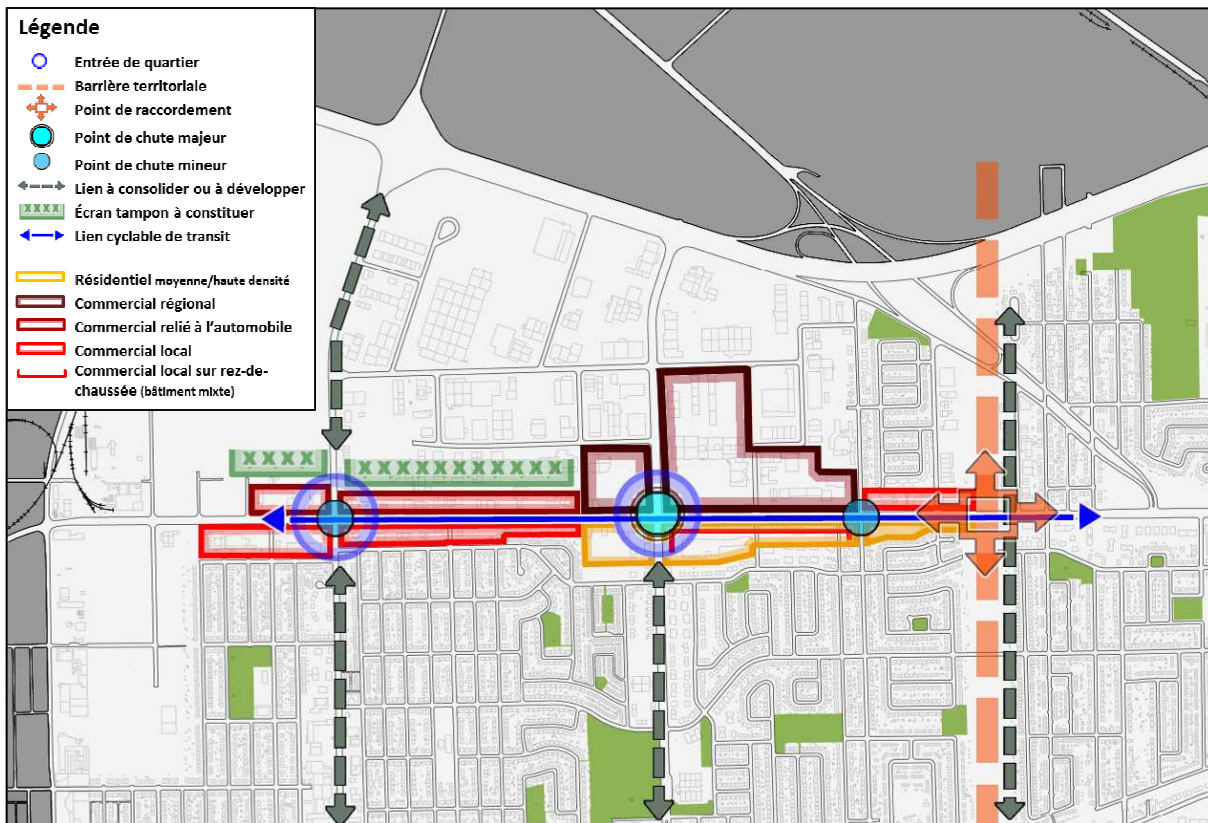
Occupation du territoire

Le concept d'aménagement propose une redistribution des fonctions urbaines qui se signale par une occupation commerciale mieux structurée et une présence résidentielle accrue le long de l'artère.

La transition qui s'opère à partir de la rue Sherbrooke, soit entre une zone d'emploi vers des milieux de vie plus sensibles, sera bonifiée par cette proposition de répartition spatiale des usages.

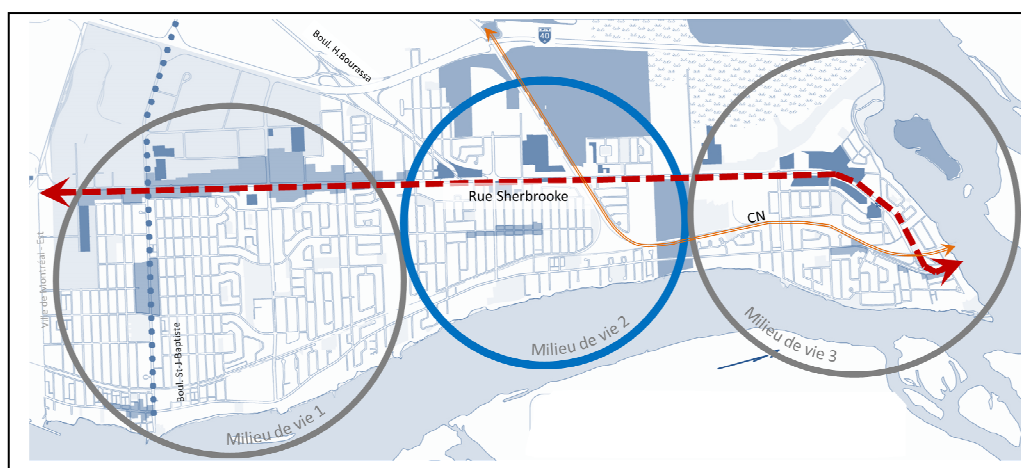
- Extension des activités commerciales vers le nord, le long du boulevard du Tricentenaire afin de constituer un pôle commercial régional ;
- Occupation résidentielle dense aux abords de la rue Sherbrooke, entre le boulevard du Tricentenaire et la 32^{ème} avenue, avec rez-de-chaussée presque exclusivement réservés aux activités commerciales ;
- Déplacement des commerces reliés à l'automobile sur le flanc nord de la rue Sherbrooke et le flanc est du boulevard St-Jean-Baptiste ;
- Occupation commerciale de proximité et artérielle, incluant des espaces à bureaux. Implantations transversales favorisées avec interfaces aménagées sur les rues Sherbrooke et Forsyth.

Concept d'organisation spatial - Milieu de vie no.1



5.2.2 Milieu de vie 2

Le Milieu de vie 2 occupe la portion médiane du territoire. L'arrivée de la gare de Pointe-aux-Trembles constitue incontestablement l'élément le plus structurant de ce secteur qui est également caractérisé par la présence de milieux protégés.



Rue Sherbrooke

D'importants correctifs seront apportés au tracé de la rue Sherbrooke afin de maximiser l'espace disponible pour la construction immobilière et mettre en valeur le futur Quartier de la gare.

À cet égard, un point de chute majeur correspondant à la gare de Pointe-aux-Trembles et aux aménagements (place publique, fonction commerciale) à réaliser dans le futur quartier adjacent, marquera ce tronçon de la rue Sherbrooke. Encore une fois, l'agencement des formes urbaines, du mobilier et du traitement de la voie publique le long de ce tronçon doivent refléter son statut de destination multifonctionnelle qui se révélera sans doute comme la plus significative sur la rue Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles.

- Rabattement vers le sud de la travée de la rue Sherbrooke direction ouest, près de l'intersection de la rue Henri-Bourassa.
- Nouvelle configuration de l'intersection formée avec le boulevard de la Rousselière par le resserrement du tracé de la rue Sherbrooke et le retrait des bretelles de circulation.
- Déplacement du tracé à l'extrémité nord de l'emprise de l'artère pour le tronçon situé entre le boulevard de la Rousselière et le viaduc ferroviaire.

La configuration des voies de circulation prendra deux formes distinctes selon le tronçon :

- Une artère urbaine où, à l'exception des approches aux principales intersections, il y aura absence de mail central. L'aspect général de la trame présentera une impression de compacité qui sera accentué par le rapprochement du cadre bâti sur l'artère ;
- Une grande artère paysagère avec un mail central végétalisé à partir du viaduc ferroviaire jusqu'à l'extrémité Est du territoire.

Poursuite des trames de déplacements actifs et collectifs le long de l'artère dans un contexte où l'espace disponible sur le domaine public leur confèreront des perspectives plus avantageuses.

Occupation du territoire

Les développements résidentiels à haute densité à proximité de la gare et autour d'une importante entrée de quartier à l'intersection que forment le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke changeront radicalement le paysage de l'artère.

La desserte commerciale sera intensifiée autour du supermarché implanté sur le boulevard de la Rousselière. Des espaces commerciaux verront le jour à proximité de la gare.

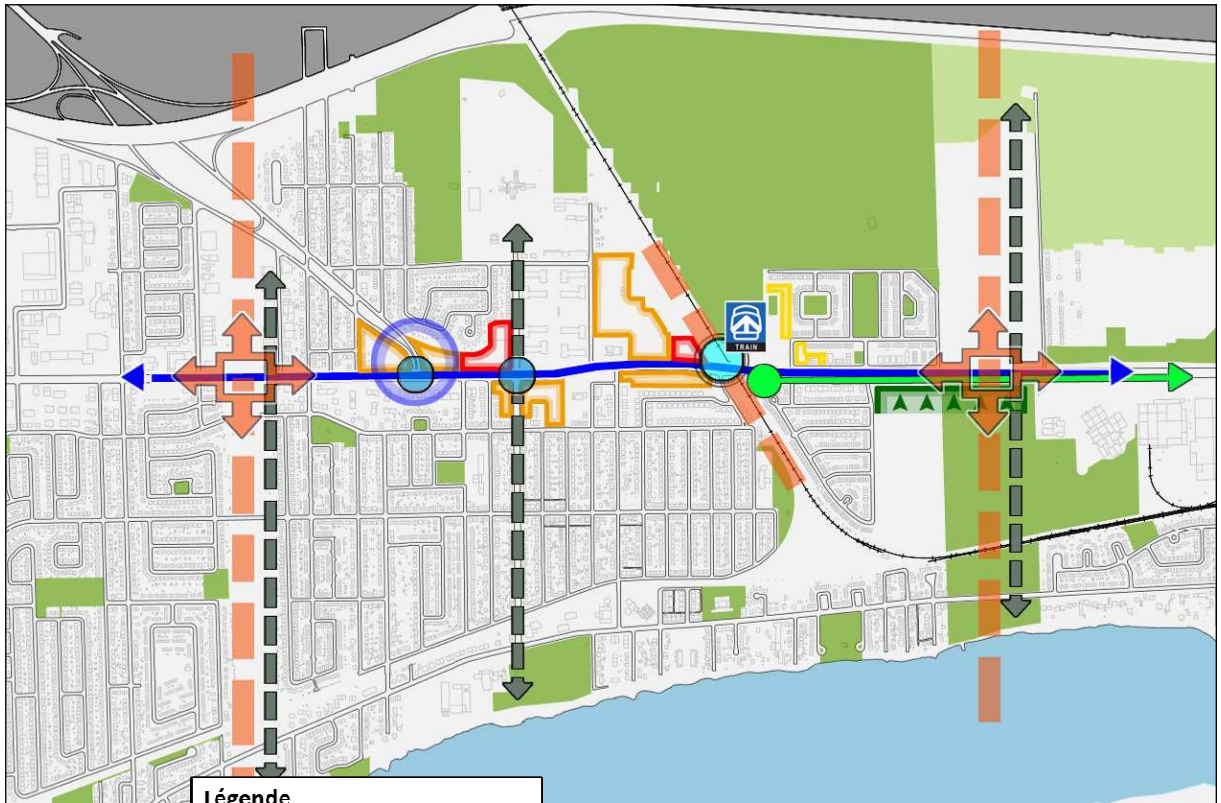
- Constitution d'un ensemble résidentiel à haute densité sur le côté nord de la rue Sherbrooke, à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa, doté d'une signature d'entrée de quartier ;
- Densification résidentielle sur le côté sud de l'intersection du boulevard de la Rousselière et de la rue Sherbrooke ;
- Développement d'un quartier multifonctionnel dense, à prédominance résidentielle, sur les terrains municipaux adjacents à la gare et sur le flanc sud de la rue Sherbrooke, à même l'espace libéré par le déplacement du tracé actuel de l'artère ;
- Occupation résidentielle de moyenne densité pour compléter le développement résidentiel entrepris autour du parc Yves-Thériault, à l'est de la gare. Le raccordement des rues Thérèse-Giroux et Joviette-Bernier est nécessaire pour mettre en valeur les derniers terrains développables ;
- Occupation commerciale de proximité et artérielle sur le flanc nord de la rue Sherbrooke, entre les boulevard Henri-Bourassa et de la Rousselière.

Aménagements













L'interface entre la rue Sherbrooke avec les milieux naturels longeant l'artère sera améliorée par des aménagements paysagers et forestiers qui structureront davantage l'espace et marqueront la présence de ces espaces protégés.

D'importants efforts de plantation et d'aménagement paysager seront consentis le long de l'artère, notamment au niveau des bandes gazonnées longeant les contre-allées, afin de poursuivre le parcours d'entrée paysagère jusqu'à la gare.

Concept d'organisation spatial - Milieu de vie no.2



Légende

-  Entrée de quartier
-  Barrière territoriale
-  Point de raccordement
-  Point de chute
-  Point de chute
-  Lien à consolider ou à développer
-  Interface à mettre en valeur
-  Lien cyclable de transit
-  Parcours d'entrée de ville paysagère
-  Résidentiel faible densité
-  Résidentiel moyenne/haute densité
-  Commercial
-  Commercial sur rez-de-chaussée (bâtiment mixte)

Concept d'organisation spatial - Tronçon 1 de la rue Sherbrooke

Aménagement du tronçon 1 de la rue Sherbrooke , entre la 40^{ème} Avenue et le viaduc ferroviaire.



Aménagement suggéré de la rue Sherbrooke à l'intérieur du tronçon 1.

Terre-plein végétalisé

2 voies de circulation constantes

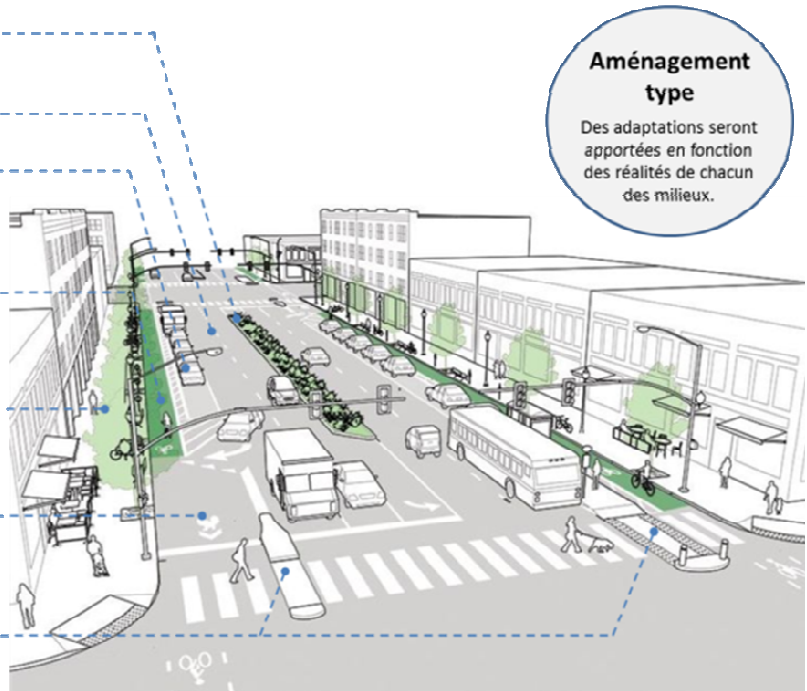
Voie réservée aux heures pointes / Voie de stationnement

Piste cyclable unidirectionnelle protégée

Trottoir avec mobilier urbain et plantation

Voie droite partagée avec les cyclistes

Zone de refuge pour piétons



Aménagement type

Des adaptations seront apportées en fonction des réalités de chacun des milieux.

Concept de développement - Quartier de la Gare

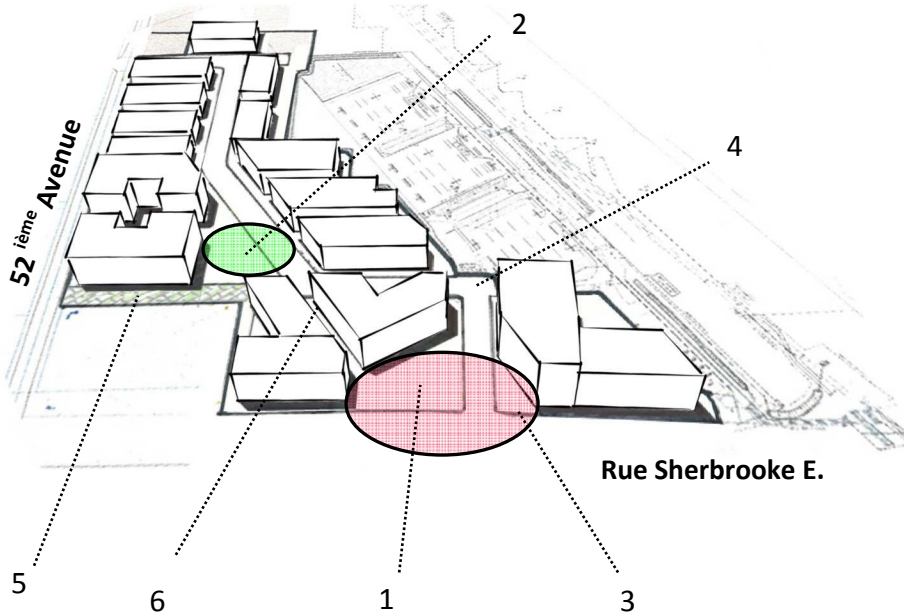
Architecture et gabarits de construction souhaités



Concept d'aménagement (objectifs visés)

- **Trame de rue :**
 - Réduire la superficie de voies publiques;
 - Éviter la circulation automobile de transit;
 - Assurer une desserte optimale et sécuritaire de toutes les unités d'habitation.
- **Espaces publics :**
 - Une place publique festive en lien avec la rue Sherbrooke et comme espace d'accueil pour le Quartier de la gare.
 - Un parc de quartier muni de modules de jeux et d'une aire de détente.
- **Bâtiments et usages :**
 - Cadre bâti de 3 à 10 étages ;
 - Présence d'usages commerciaux aux rez-de-chaussée adjacents à la place publique et à l'intérieur du bâtiment situé près du viaduc ferroviaire (mixité verticale).

Concept de développement - Quartier de la Gare



Les espaces publics :



- Place publique festive en lien avec la rue Sherbrooke.
- Espace modulaire et ouvert avec mobilier urbain et éclairage distinctifs
- Animation et événements culturels



- Parc de quartier avec modules de jeux pour enfants
- Tables pour jeux de sociétés
- Espace de rencontre et de détente pour les résidents du quartier



- Espace public pouvant accueillir des terrasses
- Exposition au soleil
- En lien avec un immeuble commercial et à bureaux



Les trames :

- Rue locale recouverte d'un revêtement distinctif afin d'atténuer la circulation.
- Trottoirs élargis
- Présence de mobilier urbain et de verdure.



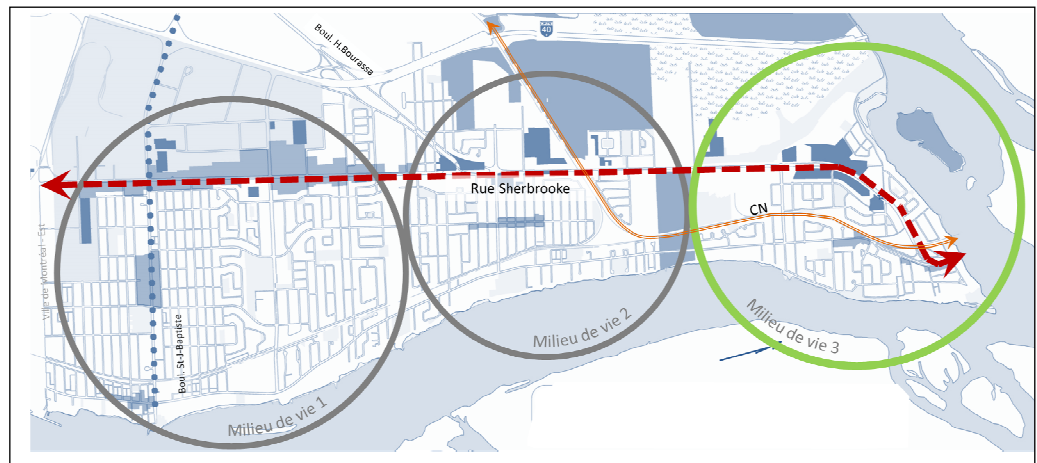
- Accès partagé pour véhicules et transport actif.
- Allée de desserte pour les commerces implantés autour de la place publique.
- Revêtement distinctif



- Allée piétonnière et cyclable établissant un lien direct entre les deux places publiques
- Accès aux unités d'habitation

5.2.3 Milieu de vie 3

Le Milieu de vie 3 correspond au secteur communément désigné comme la «Pointe de l'île», il se signale par son paysage urbain abondamment imprégné des grands espaces naturels qui s'offrent en vitrine sur la rue Sherbrooke. La proximité relative du fleuve et de la rivière avec les milieux résidentiels est un autre élément qui confère une ambiance unique au secteur.



Rue Sherbrooke

La rue Sherbrooke conservera sensiblement son tracé actuel, les projets d'aménagement de contre-allées le long des terrains à développer ne sont pas retenus. Étant donné la largeur importante de l'emprise de rue et du contexte géographique qui caractérise ce milieu de vie, la rue Sherbrooke sera aménagée en grande artère paysagère qui aura comme point d'origine le carrefour giratoire implanté à l'entrée de la ville.

- ⇒ Aménagement d'un mail central végétalisé sur la totalité du parcours avec un élargissement de celui-ci à la hauteur du parc nature, face au cimetière Hawthorne-Dale qui accentuera l'effet structurant des milieux naturels sur la voie de circulation ;
- ⇒ Prolongement de la rue Famille-Dubreuil au nord de la rue Sherbrooke afin de la relier avec la 133^{ième} Avenue ;
- ⇒ Réaménagement de l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Gouin.

Poursuite des trames de déplacements actifs et collectifs le long de l'artère dans un contexte où l'espace disponible sur le domaine public leur confèreront des perspectives plus avantageuses.

Occupation du territoire

Une quantité importante de terrains vacants répartis le long de la rue Sherbrooke seront voués à un développement résidentiel et mixte selon les principes fondamentaux édictés par le modèle TOD. Plus de 24 hectares de superficie à développer dont 13,4 hectares par une requalification.

Un vaste site industriel composé de deux bâtiments à fort gabarit est considéré comme un espace à requalifier. Une vocation résidentielle à densité variable sera prévue sur ces deux terrains offrant une superficie combinée de 11,6 hectares, soit près de deux fois la superficie du Quartier de la gare. La partie en front avec la rue Sherbrooke accueillera une vocation mixte où des mesures favoriseront l'occupation commerciale d'une partie des rez-de-chaussée.

Une fonction commerciale sera déployée sur le côté nord de l'artère, afin de constituer une desserte locale structurée autour de la nouvelle intersection constituée avec la rue Famille-Dubreuil.

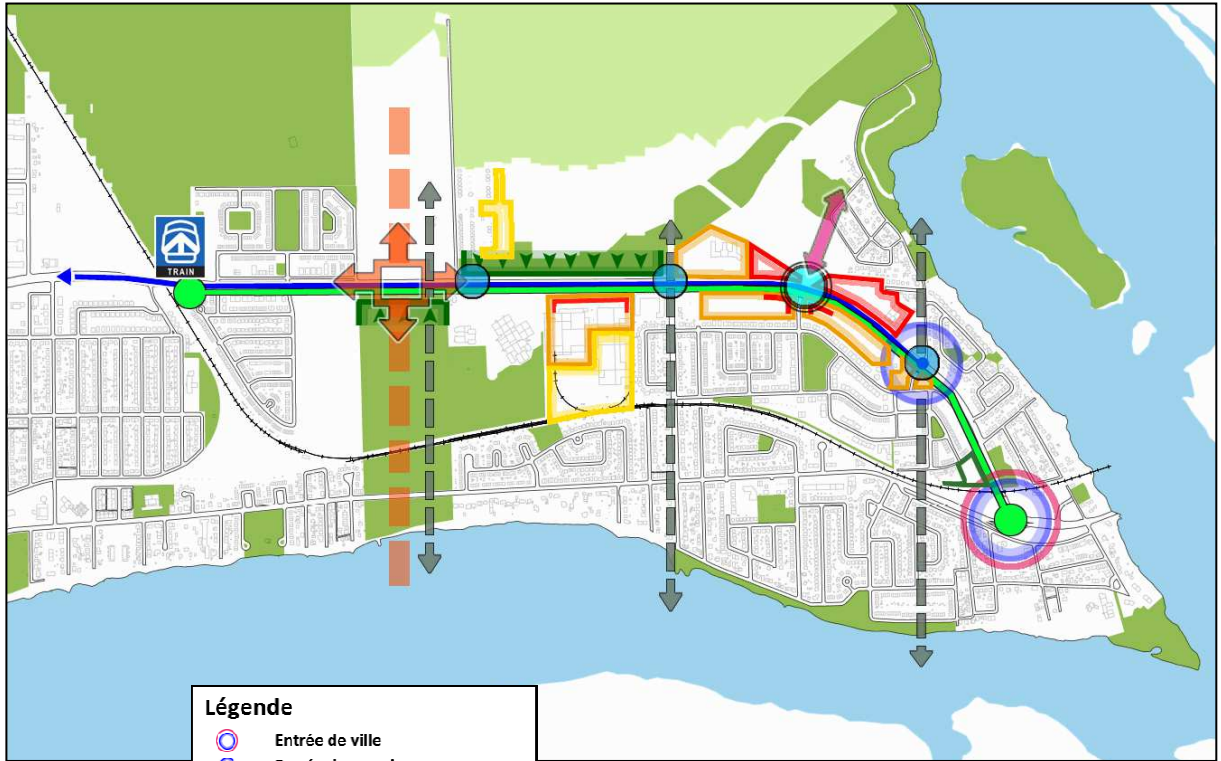
- ⇒ Requalification à des fins résidentielles et commerciales d'un vaste site occupé par deux bâtiments industriels de gros gabarit, adjacent à la polyvalente ;
- ⇒ Densification résidentielle sur le flanc sud de la rue Sherbrooke, entre la 81^{ième} et la 91^{ième} Avenue ;
- ⇒ Densification résidentielle sur le flanc nord de la rue Sherbrooke, à l'est de la 81^{ième} Avenue. Deux sites à développer en lien étroit avec la coulée Grou dont un motel destiné à une requalification imminente ;
- ⇒ Occupation résidentielle de moyenne densité pour compléter le développement résidentiel entrepris à proximité du terrain de golf, à l'est de la rue Damien-Gauthier. La réalisation du tracé projeté de la rue Mark-Sennett est nécessaire pour mettre en valeur les derniers terrains développables face au parc-nature ;
- ⇒ Occupation commerciale de proximité et artérielle sur le flanc nord de la rue Sherbrooke, à l'intersection de la rue Famille Dubreuil
- ⇒ Occupation commerciale au rez-de-chaussée de bâtiments mixtes implantés sur le flanc sud de la rue Sherbrooke, à l'intersection de la rue Famille-Dubreuil et sur le long du site industriel à redévelopper.

Aménagements

L'interface entre la rue Sherbrooke avec les milieux naturels longeant l'artère sera améliorée par des aménagements paysagers et forestiers qui structureront davantage l'espace et marqueront la présence de ces espaces protégés.

D'importants efforts de plantation et d'aménagement paysager seront consentis le long de l'artère, afin de marquer le parcours d'entrée paysagère initié à partir du carrefour giratoire et mieux intégrer les futurs ensembles résidentiels aux abords de celle-ci.

Concept d'organisation spatial - Milieu de vie no.3



Légende

-  Entrée de ville
-  Entrée de quartier
-  Barrière territoriale
-  Point de raccordement
-  Point de chute
-  Point de chute
-  Lien routier projeté
-  Lien à consolider ou à développer
-  Interface à mettre en valeur
-  Lien cyclable de transit
-  Parcours d'entrée de ville paysagère
-  Résidentiel faible densité
-  Résidentiel moyenne/haute densité
-  Commercial
-  Commercial sur rez-de-chaussée (bâtiment mixte)

6

PLAN DE MISE EN ŒUVRE

La démarche de planification entreprise depuis septembre 2014 a cheminé vers l'élaboration d'une vision consensuelle de ce que deviendra la rue Sherbrooke, à l'intérieur de son contexte local, dans une projection de 20 ans. La concrétisation de cet idéal passe d'abord par l'établissement d'une série d'orientations, accompagnées de leurs objectifs de réalisation et des moyens d'action qui leurs sont attribués.

Le PDUES de la rue Sherbrooke regroupe pas moins de 9 orientations de développement et d'aménagement du territoire. Celles-ci engendrent 35 objectifs de réalisation qui commandent 140 moyens d'action précis.

Le plan de mise en œuvre constitue généralement l'étape qui précède la phase de réalisation. Il favorise ainsi le passage de la planification vers la gestion en décrivant succinctement comment seront coordonnées les interventions et en identifiant une ou plusieurs ressources permettant l'atteinte des objectifs.

La présentation du plan de mise en œuvre se résume en trois tableaux synthèses, disposées selon les trois dimensions abordées dans le cadre de cet exercice. Chaque tableau présente trois orientations libellées selon les échelles d'intervention souhaitée (individuelle, quartier, ville).

Une lecture horizontale du tableau permet de relever les objectifs ainsi que les moyens d'action attribués à chacune des orientations.

Enfin, les deux dernières colonnes sont dédiées aux acteurs à qui la responsabilité de la mise-en-œuvre des différents moyens d'action incombera. Il s'agit de tableaux qui évolueront au fur et à la mesure où les stratégies et les parties prenantes se préciseront davantage.

Dimension sociale		POUES de la rue Sherbrooke			
Intentions	Objectifs	Moyens			
Echelle individuelle					
Dimension économique					
POUES de la rue Sherbrooke					
Echelle quartier					
Dimension urbaine					
POUES de la rue Sherbrooke					
Echelle ville					
Orientation	Objectifs	Moyens	Responsabilités	Partenaires	
1. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	1. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	1. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
2. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	2. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	2. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
3. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	3. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	3. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
4. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	4. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	4. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
5. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	5. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	5. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
6. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	6. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	6. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
7. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	7. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	7. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
8. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	8. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	8. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association
9. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	9. Améliorer les conditions de vie des citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	9. Favoriser un cadre de vie agréable et sûr pour les citoyens, leurs familles et leurs entreprises.	Ville de Montréal	Association	Association

Dimension urbaine

PDUES de la rue Sherbrooke



Orientations

Objectifs

Moyens

Responsabilité

Partenaires Identifiés

Echelle individuelle		Echelle du quartier			
Concevoir des aménagements assurant la sécurité des personnes	Sécurité	1 Affirmer la présence des cyclistes et des piétons sur la rue Sherbrooke.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aménager une piste cyclable dédiée sur le corridor de la rue Sherbrooke, entre les boulevards St-Jean-Baptiste et Gouin 2. Construire des trottoirs surdimensionnés sur les deux côtés de la rue, protégés des voies de circulation par un aménagement approprié 3. Réduire les obstacles le long des parcours piétonniers et cyclables ou mieux les circonscrire 4. Installer des feux de circulation prioritaires pour cyclistes aux principales intersections 5. Accroître la largeur des trottoirs de déplacements actifs 6. Introduire des exigences minimales en matière d'aménagement de terrain afin de sécuriser et d'agréer le parcours entre la voie publique et les accès aux bâtiments 7. Rabattre les accès piétonniers vers les arrêts d'autobus 8. Maintenir les exigences minimales en matière de stationnement pour vélos et les sécuriser davantage 9. Assurer une plantation d'arbres en bordure des voies d'accès piétonniers aménagés dans un vaste stationnement 10. Aménager le cadre bâti et les espaces extérieurs en fonction des principes d'accessibilité universelle 11. Réduire la distance de traversée libre à l'intérieur des voies de circulation automobile 12. Aménager des îlots de refuge au centre de la rue d'une superficie adéquate pour des déplacements avec des équipements particuliers (jeunes mamans ou personnes à mobilité réduite par ex) 13. Prévoir des mesures afin de mieux ancrer les traverses piétonnières sur les voies de circulation 14. Moduler des feux de circulation en fonction du piéton et possibilité de sélectionner un temps de traversée adapté pour une personne à mobilité réduite 15. Installer des mesures concrètes visant l'épaissement de la vitesse de circulation 16. Réajuster de façon intégrale le mobilier corporel pour le repos et la contemplation 17. Déployer un éclairage urbain adapté aux différentes trames de déplacement et aux espaces publics (en fonction de critères de sécurité et d'ambiance) 18. Prévoir du mobilier urbain comme support à l'animation de la rue et à la diffusion d'informations 19. Favoriser l'installation de mobiliers distinctifs et durables contribuant à l'identification de l'artère et des trois milieux de vie 		
		2 Réglementation visant les accès piétonniers et cyclistes aux bâtiments	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opérer pour une densité d'occupation, favorisant un bâti en hauteur afin de diminuer l'empreinte au sol et optimiser le transport collectif et actif 2. Prioriser l'aménagement de stationnements souterrains 3. Moduler l'implantation des bâtiments en fonction des caractéristiques naturelles du terrain d'accueil ou de ceux environnants 4. Réduire l'imperméabilisation des sols et mettre en place un plan de gestion efficace des eaux de ruissellement de la coulée Grou 5. Prévoir une typologie variée de logements afin de favoriser une mixité sociale et instaurer, pour le ménage, un parcours de vie local en fonction de ses besoins évolutifs 6. Assurer une répartition spatiale des projets d'habitation communautaires 7. Considérer des appels de propositions par sites plus circonscrits et non par ensemble afin de diversifier la gamme et intéresser un plus grand nombre de promoteurs 8. Favoriser le concept de mixité verticale 9. Miser sur une cohésion de la forme bâtie et des gabarits en fonction des milieux environnants 10. Assurer une présence forte aux abords de la rue Sherbrooke par des implantations et des gabarits modulés pour encadrer convenablement le tracé 11. Concevoir les bâtiments de sorte à ce qu'ils maintiennent une relation avec la rue 12. Intégrer des solutions végétales (architecture végétale) – Paroi verticale ou murs verts comme signature visuelle commune d'un ensemble ou toiture verte dans les secteurs aux prises avec des îlots de chaleur 13. Favoriser des initiatives architecturales autonomes tout en maintenant une cohésion d'ensemble 14. Considérer des traits architecturaux aide-mémoire (système créatif et fonctionnel) 		
		3 Sécurisation des intersections	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prolonger vers l'est les voies réservées pour autobus et taxis jusqu'au terminus de la STM aménagé à l'intersection du boulevard Gouin et de la rue Sherbrooke. 2. Moduler le réseau d'autobus pour des liaisons rapides vers la gare de Pointe-aux-Trembles et le Métro Honoré-Beaugrand 3. Rabattre l'axe cyclable proposé sur la rue Sherbrooke au boulevard St-Jean-Baptiste afin de le connecter avec le tracé de la rue Notre-Dame 4. Doter la gare de Pointe-aux-Trembles d'une véritable infrastructure d'accueil pour les cyclistes incluant un abri pour le remisage-sécuritaire et l'entretien du vélo 5. Aménager des aires d'attente conviviales, sécuritaires et multifonctionnelles autour de certains arrêts d'autobus sis le long de la rue Sherbrooke (points de chute) 6. Maintenir une vitesse de circulation à 50km/h sur l'intégralité du parcours. Le respect de cette vitesse suppose une signalisation claire et une surveillance policière soutenue 7. Moduler les feux de circulation aux heures de pointe afin d'éviter la formation de bouchons de circulation. 8. Installer des feux de circulation prioritaires pour cyclistes aux principales intersections 9. Limiter la multiplication des accès véhiculaires desservant un site unique. 10. Signalisation claire et marquage au sol sur la voie publique. 11. Aménager la voie de circulation et le domaine public en général de façon à ce qu'ils reflètent les composantes intrinsèques des milieux de vie et celles d'une entrée de ville paysagère 12. Marquer les entrées de quartier le long de la rue Sherbrooke avec des aménagements horizontaux et verticaux qui permettent une identification aisée et qui contribuent à la vocation d'accueil de l'artère 13. Pourvoir la voie publique d'un mobilier urbain et d'un éclairage distinctifs, qui supportent la signature visuelle de l'ensemble 14. Reprendre une réflexion concertée à propos l'arrimage le long de la rue Sherbrooke, notamment aux entrées de territoire, afin de diminuer son impact général sur le paysage de l'artère 15. Maximiser les plantations d'arbres en bordure de rue pour qu'ils constituent la première dominante verticale le long des voies de circulation, spécialement sur le parcours d'entrée de ville 16. Introduire de l'art public comme élément identitaire aux entrées de territoire et aux abords de milieux protégés 17. Supporter le caractère structurant de la rue Sherbrooke par des mesures réglementaires visant une meilleure présence de l'environnement bâti aux abords de la voie publique ainsi qu'une architecture relevée 18. Mettre à jour diverses études afin de bien évaluer les différents scénarios de configuration de la rue Sherbrooke à l'intérieur de son emprise 19. Évaluer différents scénarios de mise en vente d'espaces excédentaires du domaine public (rue Sherbrooke et rues transversales) 		
		4 Ajout de mobilier urbain	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réduction de l'empreinte écologique des projets de construction 2. Mixité des projets de construction 3. Lignes conductrices en matière d'intégration architecturale 		
Encadrer la construction et l'implantation de projets d'architecture durables.	Cohésion	1 Optimisation des liens de transports durables vers le centre-ville	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ville de Montréal 2. STM 3. AMT 	Arrondissements RDP-PAT	Arrondissements RDP-PAT
		2 Maintien de la fluidité des déplacements sur la voie publique	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ville de Montréal 2. STM 3. AMT 	Arrondissements RDP-PAT	Arrondissements RDP-PAT
		3 Lignes conductrices en matière d'intégration architecturale	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ville de Montréal 2. STM 3. AMT 	Arrondissements RDP-PAT	Arrondissements RDP-PAT
Echelle de la ville	Partage	1 Signature urbaine s'inscrivant dans le parcours général de la rue Sherbrooke	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ville de Montréal 2. STM 3. AMT 	Arrondissements RDP-PAT	Arrondissements RDP-PAT
		2 Signature urbaine s'inscrivant dans le parcours général de la rue Sherbrooke	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ville de Montréal 2. STM 3. AMT 	Arrondissements RDP-PAT	Arrondissements RDP-PAT

Orientations		Moyens		Responsabilité	Partenaires Identifiés
<h1>Dimension économique</h1>		<p align="center">PDUES de la rue Sherbrooke</p>			
Échelle individuelle		Objectifs		Responsabilité	Partenaires Identifiés
<p>Pouvoir une desserte commerciale et de services en mesure de répondre aux besoins de la population du quartier</p>		<p>1. Diversification de l'offre de commerces et de services</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluer l'offre commerciale dans l'axe de la rue Sherbrooke afin de bien identifier les manques et les commerces pouvant les compléter 2. Constituer et maintenir un inventaire exhaustif de la desserte commerciale et des opportunités d'occupation (terrains disponibles, locaux vacants) le long de l'artère 3. Sonder à intervalle régulier la population et les travailleurs du quartier afin de mieux comprendre l'évolution de leurs besoins 4. Mettre en marché la rue Sherbrooke et promouvoir les occasions d'affaires 5. Favoriser la mobilisation des acteurs économiques et soutenir les intervenants du milieu 6. Reconstruire graduellement les commerces reliés à l'autobus le long de la rue Sherbrooke 7. Favoriser la construction de bâtiments offrant une mixité verticale 8. Soutenir la densification des abords de la rue Sherbrooke afin d'augmenter la masse critique de consommateurs propres à la venue de commerces supplémentaires 9. Soutenir la promotion des établissements locaux 10. Travailler avec les commerces indépendants déjà établis afin de localiser des facteurs de localisation spécifiques 11. Renforcer notre collaboration avec les organismes locaux mandatés dans l'axe au démarrage d'entreprises 12. Maintenir une culture d'accueil et de partenariat avec les acteurs locaux 13. Soutenir les initiatives issues du milieu communautaire (économie sociale) et favoriser leur présence sur la rue Sherbrooke 14. Maximiser l'occupation des espaces non construits en bordure de la voie publique afin de déplacer les activités commerciales en avant plan 15. Améliorer l'interface visuelle entre les fonctions commerciales et le domaine public 16. Améliorer la signature visuelle du domaine public (verdissiment, mobilier urbain, aménagement de la voie par exemple) 17. Favoriser l'aménagement de terrasses extérieures 18. Bonifier l'offre de commerce de divertissement et d'hébergement pouvant animer l'artère tout en allongeant les heures de fréquentation 19. Renforcer les liens entre les différents établissements et les conditions de déplacement à l'intérieur du pôle commercial 	<p>Arondiss RDP- PAT</p>	<p>Ville de Montréal PME MTL Est-de-Île Propriétaires et gestionnaires immobiliers Chambres de commerce Communauté d'affaires</p>
<p>Qualité</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Cadre favorable aux commerces spécifiques au quartier ou issus d'initiatives locales 2. Retaisement de l'expérience de magasinage offerte aux consommateurs par l'attractivité de la fonction commerciale en bordure de l'artère 3. Règlementation assurant l'intégration de zones commerciales dans tous les milieux de vies 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Revivifier le règlementation de zonage pour assurer, sur la rue Sherbrooke, la présence de dessertes commerciales de proximité à chaque milieu de vie 2. Imposition d'un pourcentage minimal de la superficie d'un rez-de-chaussée à des fins commerciales pour des bâtiments résidentiels à gros gabarit, sis aux entroits stratégiques 3. Évaluer l'opportunité d'imposer l'aménagement d'espaces commerciaux à l'intérieur de certains projets voués à une densification résidentielle impliquant une demande de PROMOI 4. Concentrer la desserte commerciale locale aux principales intersections le long de la rue Sherbrooke 5. Implanter et moduler les bâtiments abritant une activité commerciale de façon à se rapprocher de l'intersection de rues et maximiser la relation avec l'artère. 6. Faciliter les accès à l'artère aux modes alternatifs à l'automobile par un parage de la voie publique et des aménagements appropriés (trotoirs, sentiers piétons ou cyclables) 7. Implanter les bâtiments commerciaux vers la voie publique afin de les rapprocher des trames de transports actifs et collectifs 8. Collaborer avec les propriétaires et les gestionnaires de propriétés afin d'identifier les opportunités de développement / consolidation additionnelles (stationnement ou terrain sous utilisé par ex) 9. Améliorer l'interface visuelle entre les fonctions commerciales et le trottoir sis sur le domaine public (transparence des façades) 10. Implanter et moduler les bâtiments commerciaux ou mixtes de façon à les rapprocher des intersections de rues et maximiser leur relation avec l'artère et les artères d'arabous 11. Aménager l'espace autour des arrêts d'autobus aux principales intersections afin d'en faire des aires d'attente conviviales en lien avec une desserte commerciale 12. Améliorer la signature visuelle du domaine public afin de hausser l'attractivité de l'artère et confirmer son statut d'axe de destination 13. Positionner l'artère dans son contexte régional en intervenant sur son image de marque 14. Structurer et retisser la trame commerciale autour de la rue Sherbrooke et du boulevard du Trientenaire pour notamment favoriser une meilleure synergie entre les établissements 15. Promouvoir la présence de commerces locaux à travers les grandes banieres recensés le long de l'artère 16. Favoriser la présence de commerces reliés au développement des activités récréotouristiques sur le territoire 17. Assurer une meilleure place aux piétons et aux cyclistes sur les espaces privés 18. Favoriser les déplacements d'un établissement à l'autre par des aménagements sécuritaires et conviviaux 19. Favoriser l'aménagement de places publiques ou d'autres de repos invitantes le long de l'artère ou sur les terrains privés 20. Embellissement des aires de stationnement (plantations d'arbres, lampadaires, aménagements paysagers) 21. Améliorer la signature visuelle du domaine public afin de hausser l'attractivité de l'artère et confirmer son statut d'axe de destination 22. Promouvoir les opportunités de l'artère auprès des banieres en fonction des manques identifiés 23. Soutenir la densification des abords de la rue Sherbrooke afin d'augmenter la masse critique de consommateurs propres à une bonification de l'offre de produits 24. Favoriser l'implantation de petits commerces locaux à l'intérieur de bâtiments bénéficiant d'une proximité avec la rue Sherbrooke et d'une ouverture sur celle-ci 25. Prévoir des perspectives d'affichage permettant à ces petits commerces d'avoir une plus grande visibilité le long de l'artère 26. Soutenir particulièrement la mobilisation de la communauté d'affaire locale 27. Renforcer les liens avec les partenaires ayant un mandat spécifique auprès des entrepreneurs et des jeunes entreprises 28. Soutenir l'implantation de commerces locaux aux principales intersections, en lien avec le réseau de transport collectif et les pistes cyclables 	<p>Arondiss RDP- PAT Arondiss RDP- PAT</p>	<p>Ville de Montréal PME MTL Est-de-Île Propriétaires et gestionnaires immobiliers Chambres de commerce Communauté d'affaires</p>
<p>Echelle du quartier</p>		<p>Accessibilité</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Implantation des commerces en bordure de l'artère et aménagement des espaces privés et publics en tenant compte des modes de locomotion plus sensibles 2. Implantation des commerces en bordure de l'artère et aménagement des espaces privés et publics en tenant compte des modes de locomotion plus sensibles 3. Identifier les manques et les commerces pouvant les compléter 	<p>Arondiss RDP- PAT Ville de Montréal</p>	<p>Propriétaires et gestionnaires immobiliers STM</p>
<p>Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux commerces et services</p>		<p>Complémentarité</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Offre commerciale et expérience de magasinage qui se démarquent de celles offertes dans les pôles d'activités économiques majeurs (Anjou, Lachine, Repentigny, etc.) 2. Cadre favorable au rehaussement de l'offre commerciale présentée chez les grands détaillants 3. Partage de l'espace commercial propre à l'émancipation des commerces locaux. 	<p>Ville de Montréal Arondiss RDP- PAT</p>	<p>Communauté d'affaires Chambres de commerce PME MTL Est-de-Île Chambres de commerce Propriétaires et gestionnaires immobiliers</p>
<p>Echelle de la ville</p>		<p>Complémentarité</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Partage de l'espace commercial propre à l'émancipation des commerces locaux. 2. Cadre favorable au rehaussement de l'offre commerciale présentée chez les grands détaillants 3. Partage de l'espace commercial propre à l'émancipation des commerces locaux. 	<p>Arondiss RDP- PAT</p>	<p>Propriétaires et gestionnaires immobiliers</p>

Dimension sociale

PDUES de la rue Sherbrooke



Orientations

Échelle Individuelle

Objectifs	Moyens	Responsabilité	Partenaires Identifiés
Encourager l'engagement des citoyens dans le développement de milieux de vie complets	Responsabilité	1. Mise en valeur des commerces locaux	Propriétaires Promoteurs immo
		2. Aménagement d'espaces publics générateurs de liens sociaux	
		3. Bonification de la signalisation routière visant notamment le partage de la voie publique	
		4. Réappropriation locale, accès aux tribunes démocratiques	
Échelle du quartier	Responsabilité	1. Faciliter la venue de commerces locaux dans tous les milieux de vie par l'instauration d'une desserte commerciale aux endroits les plus achalandés	Arrondiss RDP-PAT
		2. Localiser le desserte commerciale en fonction des principaux axes de rétablissement sur la rue Sherbrooke afin de faciliter leur accessibilité	
		3. Intégrer l'offre commerciale locale à même le cadre-bâti dense proposé sur la rue Sherbrooke (bâtiments mixtes)	
		4. Encourager la création d'emplois locaux	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	5. Créer des espaces publics ayant un impact favorable sur l'appropriation du milieu de vie par les résidents	Arrondiss RDP-PAT
		6. Concevoir des espaces publics ayant un impact favorable sur la santé publique	
		7. Prévoir des aménagements invitants autour des principaux arrêts d'autobus et des principaux lieux de fréquentation	
		8. Impliquer des parties prenantes (Citoyens, usagers) dans l'animation des espaces publics et de la vie de quartier en général	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	9. Déployer une signalisation adéquate pour les voies cyclables s'articulant le long de la rue Sherbrooke et en périphérie	Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal STM
		10. Accentuer l'identification des traverses piétonnières par du marquage au sol distinctif	
		11. Identifier les principaux arrêts d'autobus le long de la rue Sherbrooke par une thématique appelant une mini-station de tramway	
		12. Promouvoir la création de vies auprès des instances publiques et politiques	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	13. Diffuser systématiquement l'information d'intérêt public aux principaux lieux de fréquentation	Arrondiss RDP-PAT
		14. Renforcer le respect des règles de vie, du partage des lieux publics et de la vie en collectivité	
		15. Favoriser la création de comités de quartier et entretenir un dialogue avec les parties prenantes locales	
		16. Favoriser la mobilisation et la participation locales lors de projets pouvant avoir des effets structurants sur leur milieu de vie	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	17. Promouvoir un sentiment communautaire en misant sur la configuration des espaces privés et publics	Arrondiss RDP-PAT
		1. Prévoir une gamme de produits résidentiels s'adressant à la fois aux premiers acheteurs, à ceux désireux d'acquérir un logement de catégorie supérieure ainsi qu'aux locataires	
		2. Favoriser une densité résidentielle aux abords de la rue Sherbrooke par la construction d'immeubles résidentiels ou mixtes de plusieurs étages	
		3. Introduire une densité résidentielle composée de maisons de ville et deplex en bordure des milieux résidentiels de plus faible densité	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	4. Concevoir des bâtiments proposant une mixité de logements ou les étages inférieurs sont réservés à de jeunes familles	Arrondiss RDP-PAT
		5. Favoriser l'aménagement de logements de trois chambres à coucher, notamment en bordure de la gare de Pointe-aux-Trembles et des établissements scolaires	
		6. Intégrer du logement social ou communautaire dans les secteurs les moins pourvus	
		7. Aménager des espaces publics favorisant leur appropriation par l'ensemble de la population (accessibilité, vocation inclusive, aménagements communs, jardins communautaires)	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	8. Concevoir les lieux publics selon les principes d'accessibilité universelle	Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		9. Aménager les lieux publics au cœur d'ensembles résidentiels destinés à une clientèle mixte	
		10. Concevoir des aménagements destinés à l'ensemble de la population	
		11. Augmenter les périodes d'achalandage des lieux publics par un éclairage urbain approprié, une accessibilité visuelle et par une occupation structurante en périphérie (fontions et densités)	
Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Diversité	12. Prévoir une programmation récréative, culturelle et sociale pour animer certains lieux publics	Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		13. Maintenir des conditions d'habitabilité caractérisant le quartier	
		14. Permettre la réalisation d'un parcours résidentiel d'un ménage à l'intérieur du quartier	
		15. Entreprendre une réflexion favorable à l'acquisition d'une propriété à l'intérieur d'un projet urbain rassembleur	
Échelle de la ville	Reconnaissance	1. Offrir un contexte favorable à l'acquisition d'une propriété à l'intérieur d'un projet urbain rassembleur	Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal SHDM
		2. Développer des unités résidentielles accréditées sous la formule Accès Condos par la Société d'habitation de Montréal	
		3. Introduire de nouvelles mesures innovantes en matière d'accès à la propriété:	
		4. Élargir le type de logements éligibles aux subventions municipales pour les jeunes familles	
Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens	Reconnaissance	5. Promouvoir la présence de milieu de vie unique caractérisé par une vie urbaine stimulante à proximité de grands ensembles naturels	Arrondiss RDP-PAT Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		6. Mettre en valeur les rives et le paysage fluvial offert par le fleuve St-Lauront et la rivière des Prairies, comme composants définissant la vie de quartier à Pointe-aux-Trembles	
		7. Faire reconnaître le secteur TOD de la gare de pointe-aux-Trembles comme un milieu de vie unique et une future destination immobilière de premier plan à l'échelle métropolitaine	
		8. Légiférer auprès des instances montréalaises, les revendications citoyennes ayant conduit la réalisation du PDUES ainsi que la pertinence des aménagements proposés dans un souci de développement durable et de valorisation paysagère de l'entree du territoire.	
Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens	Reconnaissance	9. Favoriser la réalisation de projets de développement communautaire	Arrondiss RDP-PAT Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		10. Encourager la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	
		11. Faciliter l'accès à l'information et à la consultation des citoyens	
		12. Promouvoir la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	
Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens	Reconnaissance	13. Faciliter l'accès à l'information et à la consultation des citoyens	Arrondiss RDP-PAT Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		14. Promouvoir la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	
		15. Faciliter l'accès à l'information et à la consultation des citoyens	
		16. Promouvoir la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	
Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens	Reconnaissance	17. Faciliter l'accès à l'information et à la consultation des citoyens	Arrondiss RDP-PAT Arrondiss RDP-PAT Ville de Montréal
		18. Promouvoir la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	
		19. Faciliter l'accès à l'information et à la consultation des citoyens	
		20. Promouvoir la participation citoyenne dans les secteurs les moins pourvus	



CONCLUSION

Dans un contexte où le quartier de Pointe-aux-Trembles allait incessamment se doter d'une gare comme infrastructure majeure en matière de transport en commun, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a saisi l'opportunité pour entreprendre une vaste réflexion sur la façon d'entrevoir une rue Sherbrooke modernisée, au cœur d'une collectivité devant faire face aux défis d'une gestion durable de ses espaces, ses ressources ainsi que ses modes de déplacement.

Cet exercice populaire a permis à l'arrondissement de bien cerner les enjeux de développement touchant son territoire et, ce à des échelles de préoccupation variées.

Le diagnostic exhaustif qui ressort de l'analyse du corridor de la rue Sherbrooke et du quartier dans son ensemble, a permis d'établir une vision de développement qui, comme le souhaite l'arrondissement et les parties prenantes, sera porteuse d'un renouveau urbain à l'image de Pointe-aux-Trembles, c'est-à-dire sensible aux éléments de la nature qui caractérisent son territoire.

Le PDUES jette ses bases sur une réelle volonté citoyenne de s'approprier différemment la rue Sherbrooke et d'aspirer à une vie de quartier bonifiée par la réalisation d'un projet de développement structurant et rassembleur.

Devant les défis environnementaux, démographiques et fiscaux provoqués par un éclatement de l'occupation du territoire au profit de la banlieue, les efforts pour contenir l'exode migratoire doivent être bonifiés par des investissements publics ayant un impact immédiat sur la qualité de vie des citoyens ainsi que sur l'efficacité de leurs déplacements à même le territoire.

La dualité ville/banlieue attribuée au cadre de vie de Pointe-aux-Trembles ainsi que la contexte immobilier avantageux peuvent constituer un rempart face au départ des jeunes ménages vers la périphérie, or, force est de constater que ces attributs ne suffisent pas. Il faut donc saisir les opportunités foncières en lien avec la gare de Pointe-aux-Trembles pour insuffler un renouveau urbain au quartier et dynamiser un pôle commercial doté de perspectives prometteuses.

On recense peu d'endroits sur l'île pouvant entrevoir de telles perspectives de développement autour d'une gare, dans un cadre fortement imprégné par la nature. La région montréalaise est présentement aux prises avec de lourds chantiers autoroutiers qui paralysent les déplacements à l'intérieur de l'agglomération. Il en sera malheureusement ainsi pour de nombreuses années encore. Le schème migratoire quotidien (banlieues-ville) vivra sans doute de grands bouleversements au cours des prochaines années.

Il s'agit là d'une conjoncture favorable pour doter la rue Sherbrooke d'un véritable tracé urbain aux vertus multimodales, paysagères, perméables et, avant tout, rassembleuses. Un tracé structurant le long duquel l'arrondissement désire planifier des milieux de vie durables qui répondront aux aspirations de nos citoyens et de ceux qui s'y établiront.

Le contenu du Plan de développement urbain, économique et social repose sur des échanges soutenus entre plusieurs parties prenantes, citoyennes, communautaires, associatives, cor-

poratives et municipales, dans un cadre de réflexion initié par l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. Un véritable dialogue collectif sur des préoccupations locales s'est ainsi construit sur une période de près d'un an, générant des attentes légitimes quant à l'avenir de leur quartier.

L'arrondissement souhaite remercier tout spécialement les citoyens qui nous ont honoré de leur participation assidue au cours des multiples tribunes d'expression populaires offertes au cours de la démarche.





SUIVEZ-NOUS SUR



ville.montreal.qc.ca/rdp-pat

facebook.com/rdp.pat

Instagram : @rdppat_mtl



Rivière-des-Prairies
Pointe-aux-Trembles

Montréal 