

PLAN LOCAL DE

DÉVELOPPEMENT MUNICIPAL

2018-2021



Table des matières

Responsable des projets	4
Acronymes	5
Pôle du savoir et de l'innovation / Vieux-Saint-Laurent	6
Promenades urbaines de Saint-Laurent.....	8
Quartier du manufacturier innovant de demain	12
TOD industriel Gare A-40	16
Grands ensembles institutionnels.....	18
Technoparc	20
Technoparc – TOD d'affaires.....	22
Technoparc – Parc-nature des Sources.....	24
Technoparc – Ruisseau Bertrand – Phase 2.....	26
Population	28
Célébrations du 125 ^e anniversaire de Saint-Laurent.....	30
Environnement et développement durable.....	32
Collecte des matières organiques – Implantation dans les immeubles de 9 logements et plus	34
Transports	36
Raccordement du boulevard Cavendish et requalification de l'axe Côte-de-Liesse	38
Réseau électrique métropolitain	42
Prolongement de la ligne orange.....	44
Communauté en développement	46
Pôle de services dans le secteur est.....	48
TOD des portes d'entrée de Saint-Laurent.....	50
TOD Bois-Franc.....	54
Secteur Thimens/Lucien-Thimens.....	58
Organisation performante.....	60
Pour un plan triennal de développement des communications.....	62
iGo Saint-Laurent – Portail d'information citoyenne et interactivité.....	64

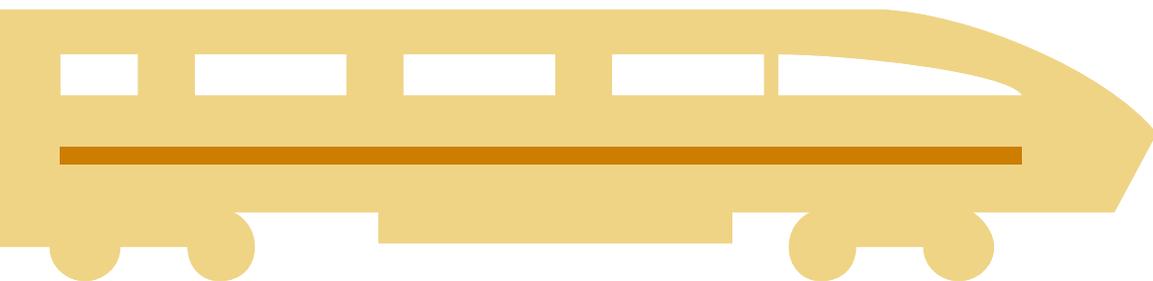
Responsables des projets

Projets	Responsables	
	Direction	Directeur/Directrice
Pôle du savoir et de l'innovation / Vieux-Saint-Laurent		
Promenades urbaines de Saint-Laurent	DAUSE	Éric Paquet
Quartier du manufacturier innovant de demain	DESTL/DAUSE	Éric Paquet/Luc Duguay
TOD industriel Gare A-40	DAUSE	Éric Paquet
Grands ensembles institutionnels	DAUSE	Éric Paquet
Technoparc		
Technoparc - TOD d'affaires	DAUSE et TP	Éric Paquet
Technoparc - Parc-Nature des Sources	DAUSE et TP	E. Paquet/F. Lapalme
Technoparc - Ruisseau Bertrand - Phase 2	TP	François Lapalme
Population		
125 ^e anniversaire de Saint-Laurent	Communications	Paul Lanctôt
Environnement et développement durable		
Collecte des matières organiques - 9 logements et plus	TP	François Lapalme
Transports		
Raccordement du boulevard Cavendish et requalification de l'axe Côte-de-Liesse	TP/DAUSE/DESTL	É. Paquet/F. Lapalme/L. Duguay
Réseau électrique métropolitain	TP/DAUSE	F. Lapalme/Éric Paquet
Prolongement de la ligne orange	TP/DAUSE	F. Lapalme/Éric Paquet
Communauté en développement		
Pôle de services dans le secteur Est	DCSLDS	Patrick Igual
TOD des portes d'entrée de Saint-Laurent	DAUSE	Éric Paquet
TOD Bois-Franc	DAUSE	Éric Paquet
Secteur Thimens/Lucien-Thimens	DAUSE	Éric Paquet
Organisation performante		
Communiquer autrement	Communications	Paul Lanctôt
iGo Saint-Laurent	Services admin.	Isabelle Bastien

Acronymes

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CIUSS	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux
DAUSE	Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises
DCSLDS	Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social
DESTL	Développement économique Saint-Laurent
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MEES	Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
REM	Réseau électrique métropolitain
RTM	Réseau de transport métropolitain
RUI	Revitalisation urbaine intégrée
SDC	Société de développement commercial
STM	Société de transport de Montréal
TP	Direction des travaux publics

Pôle du savoir
et de l'innovation /
Vieux-Saint-Laurent





Promenades urbaines de Saint-Laurent

CONTEXTE

Le projet des Promenades urbaines s'inscrit dans la vision « Vivre la ville à pied » élaborée par la Ville de Montréal, laquelle propose l'aménagement d'un réseau d'infrastructures vertes alliant biodiversité et urbanité. Il vise à accroître la qualité de vie des résidents et des usagers du territoire laurentien au moyen d'un cadre urbain offrant un meilleur partage de l'espace public, notamment en intégrant les modes de transport actifs et en sécurisant les espaces piétons. Dans ce processus, la participation citoyenne est fortement encouragée afin de faire des Promenades urbaines un projet rassembleur.

Dans cette perspective, l'arrondissement a organisé une charrette d'idéation en 2013 qui se voulait l'assise des choix d'interventions pour le secteur du Vieux-Saint-Laurent. Réunissant des citoyens, des commerçants, des étudiants et des acteurs clés du milieu, des équipes multidisciplinaires ont élaboré, le temps d'une fin de semaine, des stratégies de design et de programmation de l'espace pour l'implantation de Promenades urbaines dans l'arrondissement. Il s'agissait de revoir les développements urbains du siècle dernier par l'intégration d'aménagements à l'échelle du piéton et où la marche est encouragée, de mettre en valeur les lieux d'intérêt et d'accroître la biodiversité. En plus de revoir l'aménagement physique du territoire, le projet des Promenades urbaines cherche à repenser la programmation des espaces publics, afin de dynamiser et d'animer les lieux de socialisation pour encourager de meilleures interactions entre les usagers.

Le plan directeur des Promenades urbaines de Saint-Laurent vise principalement à répondre aux sept enjeux suivants :

- La convivialité
- Les infrastructures vertes
- La santé
- La connectivité
- La découverte
- L'appropriation collective
- L'économie

Ce plan directeur dresse les orientations spécifiques et les mesures d'aménagement proposées pour trois pôles du Vieux-Saint-Laurent, dans le cadre de la mise en œuvre des Promenades urbaines de Saint-Laurent :

- Le pôle commercial
- Le corridor vert
- Le carré artistique et culturel

Le plan directeur, qui se base sur les propositions présentées lors de la charrette, a déjà mené à la création d'un projet significatif de Promenades urbaines. En effet, la place du 375^e anniversaire de Montréal¹, inaugurée à l'été 2017, découle directement des orientations et des stratégies prévues au plan directeur actuellement en cours de rédaction. De plus, ce plan devrait guider les interventions d'aménagement pour le secteur du Vieux-Saint-Laurent, sur le domaine tant public que privé.

OBJECTIFS

- Susciter une mobilité urbaine davantage axée sur les transports actifs.
- Augmenter la convivialité et la sécurité des espaces publics.
- Accroître la biodiversité et le verdissage du Vieux-Saint-Laurent.
- Relier des lieux d'intérêt du patrimoine laurentien et mettre celui-ci en valeur.
- Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire du secteur.
- Générer des retombées économiques significatives.

¹ Nommée place Rodolphe-Rousseau.

DESCRIPTION DU PROJET

- Validation des éléments du plan directeur avec la direction des TP
- Finalisation de la rédaction du plan directeur et présentation aux participants de la charrette d'idéation
- Revue des projets et choix du ou des projets prioritaires
- Préparation du montage financier
- Présentation au comité de direction et aux élus
- Préparation des plans et devis
- Réalisation des travaux

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Préparer un concept préliminaire de requalification de la rue Decelles, entre l'avenue Sainte-Croix et le boulevard Décarie, et soumettre le projet au Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal.
- Intégrer le programme Art de la rue au concept de la rue Decelles.
- Présenter le projet au comité de direction et aux élus.
- Valider avec les TP des éléments du plan directeur.
- Revoir les projets et le choix du ou des projets prioritaires.
- Élaborer le montage financier.
- Préparer les plans et devis.
- Effectuer un appel d'offres public de services professionnels pour la conception, la réalisation de plans et devis ainsi que la mise en œuvre de la requalification de la rue Decelles.
- Embaucher des consultants et réaliser le concept d'aménagement temporaire de l'an 1.

Pour l'année 2019 :

- Préparer les plans et devis.
- Réaliser les projets dans le cadre du plan directeur.
- Réaliser le concept d'aménagement temporaire de l'an 2 de la rue Decelles.

Pour l'année 2020 :

- Réaliser la suite des projets dans le cadre du plan directeur.
- Réaliser le concept d'aménagement permanent de la rue Decelles.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- TP
- Communications et relations avec les citoyens
- DCSLDS

À l'externe :

- Association des petits lieux d'art et de spectacles
- Cégep de Saint-Laurent
- Direction des grands parcs et du verdissement (Ville de Montréal)
- Direction du développement économique et urbain et Bureau du design de Montréal (Ville de Montréal)
- Direction des transports (Ville de Montréal)
- Fabrique de l'église Saint-Laurent
- Musée des maîtres et artisans du Québec
- SDC du boulevard Décarie
- Sœurs de la congrégation Sainte-Croix
- Vanier College

Version : 6 février 2018



Quartier du manufacturier innovant de demain

CONTEXTE

À l'ère de la quatrième révolution industrielle, nos manufacturiers innovants ont besoin d'un écosystème évolué qui inclut laboratoires d'expérimentation, lieux d'apprentissage et centre de services à valeur ajoutée. Ce genre d'écosystème – souvent appelé « Hub de l'innovation » – existe en Europe et aux États-Unis. Il s'agit d'un environnement physique où les manufacturiers innovants peuvent apprendre et tester les nouvelles technologies et les méthodes de fabrication, en plus de profiter de services à valeur ajoutée qui leur permettront d'améliorer leur productivité. Dans un effort visant à optimiser les ressources publiques et privées au service des PME manufacturières, l'arrondissement de Saint-Laurent et Développement économique Saint-Laurent (DESTL), en collaboration avec le Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ) et ses nombreux partenaires, proposent la mise sur pied d'un centre d'expérimentation et de services à valeur ajoutée au cœur du Vieux-Saint-Laurent.

Saint-Laurent est proposé comme lieu d'implantation, puisqu'il constitue le plus important bassin d'entreprises manufacturières à Montréal. Pour réaliser cette initiative, l'arrondissement rend disponibles des locaux au cœur d'un secteur bien desservi par le transport en commun, qui comprend deux cégeps (francophone et anglophone), une bibliothèque et le centre en économie numérique Technohub, ainsi que les bureaux de DESTL. Ces services sont offerts dans un rayon de seulement 250 mètres.

À proximité du Vieux-Saint-Laurent, le secteur industriel Lebeau-Hodge, situé à l'intersection des autoroutes 15 et 40, est vieillissant. Il a été développé dans les années 1950-60 et aucune intervention majeure n'a été faite pour l'actualiser. Parallèlement, ce territoire souffre d'un manque d'accessibilité en transport autre que l'automobile en solo. Le secteur possède toutefois une position stratégique dans l'agglomération montréalaise, notamment en raison de sa localisation et de sa proximité avec la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Cette zone occupe aussi une position de choix dans la métropole sur le plan du développement de grappes industrielles innovantes et à forte valeur ajoutée, grâce à sa proximité avec les grands secteurs industriels de Saint-Laurent et du secteur Chabanel, ainsi que du projet immobilier RoyalMount. Enfin, deux gares du futur Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ Infra desserviront le secteur, dont une intermodale avec le réseau du train de l'Est.

Pour toutes ces raisons, l'arrondissement croit nécessaire d'entreprendre une action concertée pour que la planification de ce territoire tire parti de sa position géographique. Cette concertation permettra de mettre en commun tous les incitatifs présents à court et long termes, et d'assurer la mobilisation des acteurs économiques autour de ce secteur à fort potentiel. Le projet de redéveloppement du secteur Lebeau-Hodge, avec la mise en place d'un centre d'innovation industrielle, nous apparaît comme une belle occasion à saisir pour créer un « Quartier du manufacturier innovant de demain ».

OBJECTIFS

Identifier une zone dédiée à l'innovation industrielle à Saint-Laurent pour y créer le Quartier du manufacturier innovant de demain.

Doter la zone industrielle Hodge-Lebeau d'un Plan directeur de revitalisation durable en misant sur sa position stratégique et le mettre en œuvre :

- Identifier des créneaux sectoriels/grappes innovantes pour le territoire visé.
- Orienter le développement de la zone autour des infrastructures en transport alternatif.
- Apposer une image de marque à ce secteur industriel.
- Réduire l'enclavement du quartier.

- Susciter l'intérêt de promoteurs à une vision développée en partenariat.
- Promouvoir l'entrepreneuriat technologique et manufacturier.

Favoriser la mise sur pied d'un centre d'expérimentation et de services à valeur ajoutée au cœur du Vieux-Saint-Laurent, notamment à la bibliothèque. Un tel centre pourrait comprendre :

- Un laboratoire industriel et d'expérimentation, incluant des technologies avancées (usine cyber-physique, simulation de production et fabrication additive).
- Des services de formation en fabrication additive et de formation continue Industrie 4.0, en partenariat notamment avec le CRIQ, l'ÉTS, Polytechnique Montréal, le Cégep de Saint-Laurent et Vanier College.
- Des services à valeur ajoutée en partenariat avec le réseau de partenaires de recherche et d'innovation (idéation industrielle, excellence numérique, bilan normatif, exportation, fabrication durable, innovation ouverte).

DESCRIPTION DU PROJET

DESTL, de concert avec Saint-Laurent, souhaite définir des orientations de redéveloppement durable afin de repositionner le secteur Lebeau-Hodge, et ce, en amont des travaux d'infrastructure du REM. Ainsi, à l'instar du campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal, l'objectif de ce projet est de planifier des actions d'aménagement qui s'arrimeront à l'identification d'un ou des créneaux industriels d'excellence à développer.

Cet exercice servira de point d'ancrage à une seconde phase de « branding » conséquente et permettra l'élaboration d'un concept visuel porteur pour tout le secteur. Ce projet devrait susciter l'intérêt des promoteurs immobiliers et d'entreprises susceptibles de s'y installer, qui deviendraient parties prenantes du nouveau concept. Ce projet est promis à devenir notamment une vitrine pour l'innovation industrielle à Saint-Laurent.

Pour ce faire, la planification stratégique du secteur Lebeau-Hodge devra concorder avec le contexte urbain de cette zone et répondre aux objectifs du gouvernement provincial en matière de développement des secteurs stratégiques et des créneaux d'excellence :

- Identifier des créneaux sectoriels/grappes innovantes du territoire visé.
- Orienter le développement du secteur autour des infrastructures en transport alternatif.
- Créer une image de marque pour ce secteur industriel.
- Réduire l'enclavement du quartier.
- Susciter l'intérêt des promoteurs autour d'une vision en partenariat.
- Promouvoir l'entrepreneuriat technologique et manufacturier.

Pour atteindre ces objectifs, près d'une dizaine d'activités de planification sont prévues.

RESPONSABLES

- Direction : Luc Duguay, directeur général par intérim, DESTL / Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Implanter une usine cyber-physique sur le territoire laurentien – 1ère phase du centre d'expérimentation et de service à valeur ajoutée.
- Analyser et mener une consultation stratégique pour la revitalisation durable du secteur Lebeau-Hodge.
- Réalisation d'une étude économique validant la visibilité du redéveloppement.

Pour l'année 2019 :

- Élaborer un plan directeur multi-volets pour la revitalisation durable du secteur Lebeau-Hodge.
- Mettre en œuvre le plan directeur pour la revitalisation durable du secteur Lebeau-Hodge et faire la promotion du projet auprès des investisseurs et promoteurs potentiels.

Pour l'année 2020 :

- Poursuivre les efforts de promotion du projet auprès des investisseurs et promoteurs potentiels.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DESTL
- DAUSE

À l'externe :

- À déterminer

Version : 6 février 2018



TOD industriel Gare A-40

CONTEXTE

Prévue par le projet du Réseau électrique métropolitain (REM), la future gare intermodale A-40 améliorera l'accessibilité aux secteurs d'emplois de Saint-Laurent à court et à long termes en misant sur l'autobus, le train de banlieue (train de l'Est) et le train léger (REM), ainsi qu'en optimisant l'intermodalité entre ces trois moyens de transport. Elle facilitera grandement, entre autres, l'accès de l'arrondissement à un bassin de main-d'œuvre élargi.

Le secteur environnant la future gare est de vocation majoritairement industrielle. La plupart de ses bâtiments ont été érigés dans les années 50 et 60 et sont vieillissants. Malgré sa localisation stratégique au cœur de l'île de Montréal, ce territoire souffre d'un manque d'accessibilité en transport autre que l'automobile solo. Le secteur industriel Lebeau-Montpellier représente un pôle de près de 4800 emplois, soit environ 5 % de l'ensemble des emplois de Saint-Laurent. Ainsi, plus de 160 entreprises implantées sur son territoire emploient plus de 2500 personnes dans le domaine manufacturier et 1770 dans celui de la distribution. Certains projets récents contribuent au renouvellement du quartier, tels que le Centre de transport Stinson de la STM, lequel génère plus de 750 emplois. En outre, la future gare intermodale A-40 favorisera un redéveloppement plus rapide du secteur, sur la base de nouvelles balises d'aménagement.

OBJECTIFS

À court terme, le projet d'aménagement de la gare A-40 pose d'importants défis d'intégration à son environnement :

- Le morcellement ou la relocalisation de certaines propriétés industrielles;
- La relocalisation du site de la chute et du dépôt à neige Stinson, afin de permettre un accès sécuritaire et convivial à la gare, tout en optimisant le potentiel de développement lié à la future gare intermodale;
- L'intégration d'un lien de transport actif reliant les deux secteurs d'emplois, soit Stinson-Hodge et Lebeau-Deslauriers;
- L'aménagement d'un débarcadère d'autobus favorisant le transfert et le rabattement de plusieurs lignes d'autobus de la STM pouvant desservir les secteurs d'emplois du centre-ouest de Montréal, situés notamment sur les axes des autoroutes 40 et 520;
- L'aménagement de la sortie Wright sur l'autoroute 15, afin de désenclaver et de faciliter l'accès au pôle d'emplois et à la nouvelle gare, tout en réglant le problème d'entrecroisement à la sortie Côte-Vertu.

À plus long terme, l'aménagement de la gare de correspondance constitue une formidable occasion de requalifier et de densifier cette zone industrielle vieillissante et d'en faire un laboratoire d'innovation. Dans cette optique, l'arrondissement privilégie la création du Quartier du manufacturier innovant de demain². Cette nouvelle vocation exige une réflexion de fond sur la vision souhaitée pour le secteur et sur le cadre réglementaire nécessaire à ce quartier ainsi transformé.

DESCRIPTION DU PROJET

La réalisation d'une planification détaillée d'une aire « TOD industriel » poursuit les objectifs de densification, de mixité, de connectivité, de qualité du paysage urbain ainsi que d'un encadrement des voies publiques, en plus de favoriser un environnement sain et sécuritaire. Il s'agit donc de mettre en place les conditions pour permettre ce redéveloppement.

² Voir fiche sur ce projet dans le présent document.

L'aménagement de la sortie Wright est un chantier en soi : il nécessite la réalisation d'une étude de faisabilité qui oblige l'implication en amont des services centraux et du ministère des Transports du Québec.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Mettre en place une stratégie de redéveloppement du secteur.
- Mettre en place une stratégie de revitalisation durable du secteur (Quartier innovant).
- Assurer l'arrimage des stratégies de redéveloppement avec les autres arrondissements, villes limitrophes et services centraux.
- Entreprendre les démarches pour l'obtention de subventions (FAQDD 100 000 \$, CMM-TOD 100 000 \$, Secrétariat à la région métropolitaine 235 000 \$, Gouvernement du Québec 30 000 \$ et FTQ, CDPQ, institutions financières pour une somme à déterminer).
- Réaliser une étude préliminaire pour la sortie Wright.

Pour l'année 2019

- Octroyer un mandat pour la réalisation d'une étude de design urbain.
- Élaborer et mettre en œuvre la stratégie de communication.
- Organiser la participation des citoyens et des partenaires privés et publics.

Pour l'année 2020 :

- Prévoir le déménagement de la chute à neige.
- Mettre en œuvre l'encadrement réglementaire.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- TP
- Communications et relations avec les citoyens
- DESTL
- Services administratifs

À l'externe :

- CDPQ
- Services centraux
- Autres arrondissements et villes limitrophes
- Promoteurs
- STM
- PME Montréal

Version : 6 février 2018



Grands ensembles institutionnels

CONTEXTE

Plusieurs institutions sont regroupées au sein des Grands espaces institutionnels de l'arrondissement : le cégep de Saint-Laurent (lequel inclut l'ancienne église St. Andrew and St. Paul, qui abrite aujourd'hui le Musée des maîtres et artisans du Québec), Vanier College, la congrégation des Sœurs de Sainte-Croix, la Fabrique de la paroisse de Saint-Laurent (église et cimetière), l'école Peter Hall et l'église arménienne catholique Notre-Dame-de-Nareg.

Cet ensemble institutionnel figure parmi les ensembles bâtis et paysagers les plus intéressants de Montréal. Il est reconnu en tant que « site du patrimoine potentiel » au Plan d'urbanisme de Montréal et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal le désigne comme « grande propriété à caractère institutionnel ». Par ailleurs, il fait, l'objet d'orientations générales et de balises d'aménagement établies pour le secteur de planification détaillée du campus des collèges Saint-Laurent et Vanier.

Il importe donc d'assurer la conservation et la mise en valeur de cet ensemble unique, et d'encadrer son évolution avec soin.

OBJECTIFS

- Assurer la poursuite de la planification visant à protéger et à mettre en valeur le patrimoine bâti, archéologique et naturel de l'ensemble institutionnel.
- Élaborer une vision d'ensemble du développement du site assurant la qualité et l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions.
- Développer un partenariat favorisant une utilisation commune des équipements et des espaces verts à caractère collectif.

DESCRIPTION DU PROJET

- Volet A : Sur la base de l'énoncé d'intérêt patrimonial et des orientations d'aménagement établis, élaboration d'un plan directeur de réaménagement pour la propriété des Sœurs de Sainte-Croix visant à encadrer les futurs projets de construction et d'aménagement. Par la suite, procéder aux ajustements réglementaires nécessaires.
- Volet B : Réalisation des énoncés d'intérêt patrimonial pour les deux collèges, la paroisse Saint-Laurent et la propriété de la CSMB. Par la suite, élaboration des orientations d'aménagement.
- Volet C : Sur la base de l'énoncé d'intérêt patrimonial et des orientations d'aménagement établies, élaboration d'un plan directeur pour les deux collèges visant à encadrer les futurs projets de construction et d'aménagement. Par la suite, ajustements réglementaires nécessaires.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Finaliser l'énoncé d'intérêt patrimonial des cégeps.
- Développer une vision partagée du redéveloppement du terrain des sœurs.
- Élaborer la modification du Plan d'urbanisme.
- Évaluer l'intérêt de présenter les énoncés patrimoniaux au Conseil du patrimoine de Montréal.
- Entreprendre des consultations auprès de la population.

Pour l'année 2019 :

- Élaborer le plan directeur de l'ensemble du site.
- Effectuer les ajustements réglementaires.

INTERVENANTS

À l'interne :

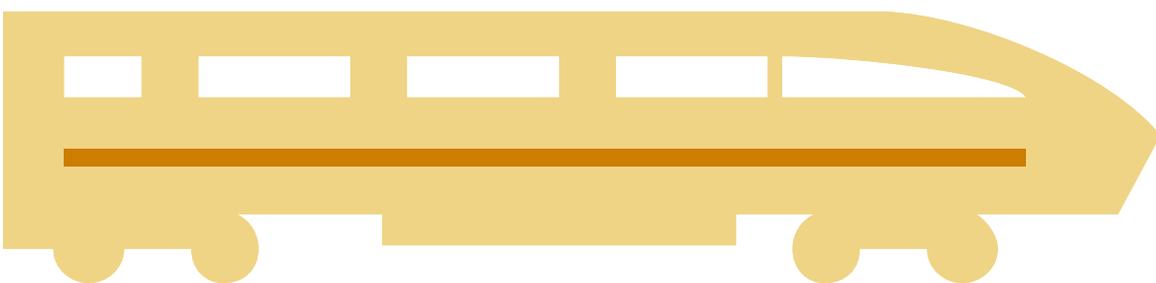
- DAUSE
- DCSLDS
- TP
- Communications et relations avec les citoyens
- Division de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire
- Conseil du patrimoine de Montréal

À l'externe :

- Cégep de Saint-Laurent
- Musée des maîtres et artisans du Québec
- Vanier College
- Congrégation des Sœurs de Sainte-Croix
- Fabrique de la paroisse de Saint-Laurent (église et cimetière)
- École Peter Hall
- Église Notre-Dame-de-Nareg
- Héritage Montréal
- Promoteurs immobiliers

Version : 6 février 2018

Technoparc





Technoparc – TOD d'affaires

CONTEXTE

Au cours des dernières années, l'arrondissement de Saint-Laurent, en collaboration avec les autorités du Technoparc de Montréal, a élaboré une nouvelle vision axée sur le développement durable. Celle-ci préconise la préservation et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt, la création de corridors écologiques favorisant le développement de la faune et de la flore, ainsi que la formation de zones d'emplois en périphérie des corridors écologiques. C'est de cette nouvelle vision qu'émane, notamment, la création du parc-nature des Sources, de même que de l'Éco-campus Hubert-Reeves. Le concept d'aménagement de ce dernier prévoit la création d'un environnement de travail en symbiose avec la nature, valorisant les technologies environnementales, les transports actifs et collectifs, les bâtiments novateurs en matière d'écoconstruction et la certification LEED NC.

Actuellement, Technoparc Montréal évalue que le Campus Saint-Laurent fournit 7300 emplois, répartis sur une superficie de terrain brute de 1 051 000 m². Si l'on transpose ce calcul à la superficie du potentiel de développement, de redéveloppement et de densification localisé à l'est du boulevard Alfred-Nobel (875 500 m²), avec la même densité d'emplois, on escompte la création de 6080 nouveaux emplois dans la portion est du Technoparc pour seulement 1330 dans la portion ouest. Cependant, ce nombre correspond à un type de développement classique, historiquement effectué dans le Technoparc.

L'annonce de l'aménagement d'une gare du REM au cœur du Technoparc marque toutefois un tournant important : on peut dorénavant imaginer un pôle d'emplois plus dense et plus animé, accessible à partir de l'ensemble de la région métropolitaine sans recourir à l'automobile. L'implantation d'une nouvelle gare permettra de maximiser le potentiel de développement du site en se basant sur les principes du TOD. L'arrondissement veut tirer parti des forces actuelles du Technoparc (emplois à forte valeur ajoutée, qualité des aménagements, préservation du milieu naturel, etc.) et en optimiser le potentiel pour consolider la position économique de Montréal. Il est donc primordial de procéder à un exercice de planification rigoureux.

OBJECTIFS

- Assurer la meilleure intégration possible du REM au cadre bâti et au milieu naturel.
- Créer un environnement urbain distinctif par la qualité de son cadre bâti, dans une optique de densification et de mixité autour de la nouvelle gare.
- Maximiser le potentiel de développement de cet important pôle d'emplois sur les principes du TOD : la densité optimale, la mixité fonctionnelle, la perméabilité et la connectivité, la qualité du paysage urbain et l'encadrement des voies publiques, etc. Ces principes correspondent à ceux exposés dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).
- Élaborer un plan directeur des réseaux piétonnier et cyclable optimisant l'accessibilité à la gare, tout en assurant la mise en valeur des milieux naturels.
- Planifier le prolongement sur réseau routier afin de désenclaver la propriété de Morguard et d'optimiser l'accès à la gare ainsi que le potentiel de développement.
- Planifier la mobilité comme un service à partir de la gare.
- Améliorer l'accessibilité au secteur du Technoparc pour les autres modes de transport.
- Développer une vision intégrée (urbanistique, économique, modale, environnementale) pour l'environnement élargi de la coulée technologique.
- Assurer l'arrimage entre la nouvelle vision et la gouvernance.

DESCRIPTION DU PROJET

La planification du secteur devra permettre de créer un nouveau centre multifonctionnel et structurant pour le Campus de Saint-Laurent (place de la gare et ses abords).

Ce projet permettrait l'aménagement d'un « dépose-minute » et de débarcadères d'autobus, la création d'une place publique avec une diversification des usages, telle que des commerces et des services de proximité, une garderie, des espaces de rencontre et de travail extérieurs, un café-terrasse, des kiosques saisonniers, etc. Il favoriserait l'implantation de supports et d'abris à vélo ou la mise en place d'un service de prêt de vélos, la circulation de navettes pour les entreprises, l'ajout de mobilier urbain et d'appareils d'éclairage urbain, ainsi que la végétalisation du site grâce à une plantation diversifiée.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Établir une stratégie pour le développement du Technoparc.
- En définir les paramètres.
- Entreprendre la planification lorsque le tracé final du REM sera connu.
- Réaliser un concept de rue et accès piétons prenant en considération l'emplacement de la station du REM.
- Élaborer la modification au Plan d'urbanisme.

Pour l'année 2019 :

- Élaborer un plan directeur.
- Mettre à jour les études de circulation.
- Réaliser des plans et devis.

Pour l'année 2020 :

- Effectuer les ajustements réglementaires.
- Octroyer un mandat pour l'élaboration de visuels 3D.
- Effectuer la coordination avec les travaux du REM.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- TP
- DESTL
- Services administratifs

À l'externe :

- Technoparc Montréal
- Aéroport de Montréal
- Villes liées
- Direction du développement économique (Ville de Montréal)

Version : 6 février 2018



Technoparc – Parc-nature des Sources

CONTEXTE

Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté, lors de son assemblée du 23 février 2012, le règlement RCG 12-004 dénommant le parc-nature des Sources. Celui-ci s'étend sur une superficie d'environ 47 hectares à travers le Campus Saint-Laurent du Technoparc Montréal et le terrain adjacent connu sous le nom de « marais ADM ». Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, entré en vigueur le 1^{er} avril 2015, vient préciser les intentions du conseil d'agglomération pour ce territoire par les objectifs suivants :

- « Accroître à moyen terme la part des aires protégées terrestres à 10 % du territoire, et davantage à plus long terme. »
- « Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur du parc-nature des Sources. »

Le parc-nature des Sources présente une diversité d'habitats qui en fait un site d'intérêt écologique. L'arrondissement agira à titre d'intervenant principal dans la réalisation de ce projet visant la protection et la mise en valeur de ce milieu naturel.

OBJECTIFS

Volet A : Consolider les limites du parc-nature actuel par la signature du bail avec Aéroports de Montréal et finaliser les transactions pour les terrains du Technoparc Montréal.

Volet B : Agrandir le parc-nature sur les terrains de Morguard et de Nexus-Canderel.

Volet C : L'agrandir vers Dorval. Mettre en œuvre le plan d'action établi en 2017 pour assurer l'adhésion des autorités fédérales.

Volet D : Élaborer un concept pour son aménagement.

Volet E : Assurer le financement pour son aménagement et son entretien.

DESCRIPTION DU PROJET

- Signer le bail avec Aéroports de Montréal.
- Finaliser l'entente de développement et la cession de la zone de conservation avec Morguard et le MDDELCC.
- Finaliser l'entente de développement et la cession de la zone de conservation avec Nexus-Canderel et le MDDELCC.
- Modifier le zonage pour inclure les terrains de Morguard et de Nexus-Canderel.
- Modifier le règlement RCG 12-004 pour ajouter l'aire de conservation de Morguard et de Nexus-Canderel au territoire officiel.
- Effectuer les autres modifications réglementaires nécessaires (plan d'urbanisme et zonage).
- Participer à la préparation d'un appel d'offres pour l'élaboration du concept d'aménagement.
- Finaliser le concept d'aménagement et le faire adopter.
- Élaborer et faire approuver les budgets pour la réalisation.
- Élaborer les plans et devis définitifs.
- Lancer le début des travaux.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE / François Lapalme, directeur, TP
- Chargés de projet : Marie Claude Gauthier / Dang Nguyen / Patrick Laforest
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, Dause

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Entreprendre les négociations avec ADM et Nexus-Canderel.
- Préparer le document d'influence.
- Effectuer les modifications réglementaires pour ajouter les terrains de Morguard.

Pour l'année 2019 :

- Élaborer le concept d'aménagement.
- Élaborer et faire approuver les budgets pour la réalisation du parc.
- Élaborer les plans et devis définitifs.
- Lancer les travaux.

Pour l'année 2020 :

- Procéder à l'ouverture officielle du parc.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- Services administratifs
- TP
- DESTL

À l'externe :

- Technoparc Montréal
- Aéroports de Montréal
- Transports Canada
- Morguard
- Nexus-Canderel
- Direction des grands parcs et du verdissement (Ville de Montréal)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs

Version : 18 mai 2017



Technoparc – Ruisseau Bertrand – Phase 2

CONTEXTE

Le projet de réaménagement du ruisseau Bertrand, tel que présenté dans le Plan concept de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, a été établi en 2004 par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, puis reconnu dans le Plan d'urbanisme de Montréal. Cette politique vise à protéger les milieux naturels montréalais.

En lien avec les orientations du plan concept, une première phase de travaux de réaménagement du ruisseau Bertrand, située dans le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal, est en cours de réalisation. Localisée au sud du boulevard Hymus, elle comporte des travaux de préservation et de mise en valeur du milieu, de contrôle de la qualité de l'eau du ruisseau, de l'aménagement environnemental et divers travaux connexes.

Afin de poursuivre la vision du plan concept, une deuxième phase des travaux est donc envisagée. Celle-ci prévoit la protection des milieux naturels, la renaturalisation du ruisseau Bertrand, la création de corridors écologiques, ainsi que la mise en valeur du territoire.

OBJECTIFS

En lien avec le Plan concept de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, le projet de réaménagement du ruisseau Bertrand - Phase 2 vise les objectifs suivants :

- L'amélioration, en quantité et en qualité, de l'alimentation en eau du ruisseau Bertrand
- La préservation et la mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire
- La création d'un écosystème riverain aux abords du ruisseau Bertrand jusqu'au parc-nature du Bois-de-Liesse
- Le développement d'un corridor écologique

DESCRIPTION DU PROJET

Le réaménagement du ruisseau Bertrand–Phase 2 est la poursuite de la mise en valeur du ruisseau et des milieux naturels situés dans le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal.

RESPONSABLES

- Direction : François Lapalme, directeur, TP / Dang Nguyen, chef de division, Division des études techniques et de l'ingénierie, TP
- Chargée de projet : Brigitte Pellan, ing., TP
- Fiche rédigée par Brigitte Pellan, ing., TP

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Établir les ressources pour prendre en charge le dossier des travaux.
- Demander l'intervention de la Direction des grands parcs et du verdissement.
- Planifier la mise en valeur du ruisseau Bertrand, principalement le deuxième tronçon situé en aval de la voie ferrée du CN.
- Préparer les ententes de délégation pour la conception et la réalisation des travaux.
- Établir les besoins en services professionnels (études géotechniques, études environnementales, conception, etc.).

Pour l'année 2019 :

- Procéder à l'octroi de services professionnels pour la conception et la réalisation des travaux.
- Compléter les plans et du devis du projet.
- Obtenir les autorisations nécessaires du MDDELCC.
- Procéder au lancement de l'appel d'offres pour la réalisation des travaux.

Pour l'année 2020 :

- Commencer les travaux de la Phase 2 du réaménagement du ruisseau Bertrand.

ESTIMATION DES COÛTS

- Budget de la Ville de Montréal (Direction des grands parcs et du verdissement)

INTERVENANTS

À l'interne :

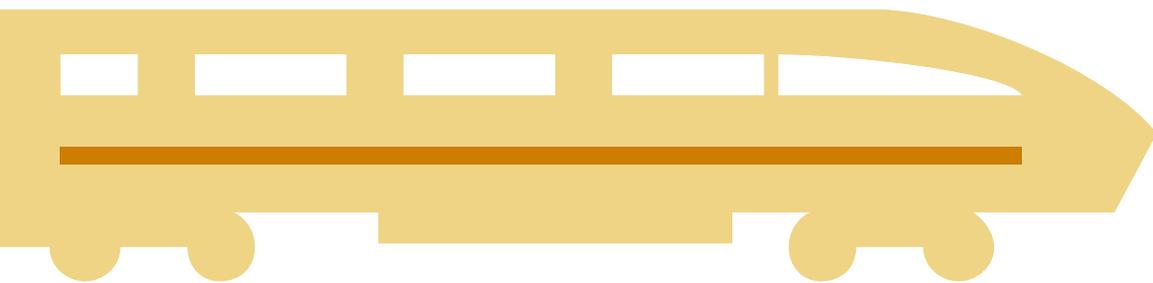
- Division des études techniques et de l'ingénierie, TP
- Division de l'environnement et de la protection du territoire, TP
- DAUSE

À l'externe :

- Direction des grands parcs et du verdissement
- Direction d'épuration des eaux usées
- MDDELCC
- Cité de Dorval
- Technoparc Montréal

Version : février 2017

Population





Célébrations du 125^e anniversaire de Saint-Laurent

CONTEXTE

Le 27 février 2018, Saint-Laurent célébrera son 125^e anniversaire. Ce sera l'occasion de souligner avec fierté les succès de l'arrondissement, soit sa croissance démographique, son important pôle économique, les origines multiples de ses habitants et la réussite de son « vivre ensemble ». Bref, il s'agira de célébrer une communauté où il fait bon vivre!

OBJECTIFS

- Accroître le sentiment de fierté des Laurentiens et des employés de l'arrondissement.
- Rappeler les grandes étapes de l'histoire de Saint-Laurent.
- Promouvoir les attraits économiques, touristiques et familiaux de Saint-Laurent dans tout le Grand Montréal, afin d'attirer des investisseurs, des familles et de nouveaux résidents.
- Rattacher la programmation habituelle de l'arrondissement sous la bannière du 125^e.

DESCRIPTION DU PROJET

- Le 125^e anniversaire constituera le moment idéal pour mettre de l'avant Saint-Laurent avec fierté, grâce à des outils de promotion, des événements, des activités et des relations de presse ciblées. Création d'un plan de communication détaillé pour déterminer la stratégie et les tactiques de communication (ex. : outil de promotion géant transportable pour les événements, comme un hashtag « 125^e Saint-Laurent » pour les séances de photo).
- Portes ouvertes de la mairie d'arrondissement.
- Vidéoprojection (ex. : reprise de l'Historiscopie, durant la semaine de relâche scolaire, avec finale du 125^e).
- Bonification de la fête de Saint-Laurent.
- Édition spéciale des Grands Laurentiens : réception avec les anciens (25 ans).
- Programmation d'un jeu de lumières sur la place publique.
- Poursuite du projet de réalité virtuelle du MMAQ (Saint-Laurent en 7 temps).
- Rallye cycliste du 125^e (circuit de 12,5 km).

RESPONSABLES

- Direction : Paul Lanctôt, adjoint du directeur d'arrondissement et chef de division, Communications et Relations avec les citoyens
- Chargée de projet : Geneviève Bouchard, chargée de communication
- Comité de gestion multiservices

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Effectuer une demande de financement à la Ville de Montréal (comme Lachine et Montréal-Nord).
- Créer un plan de communication détaillé et développer les outils promotionnels.
- Organiser des activités participatives.
- Coordonner les événements sous la bannière du 125^e.
- Organiser une méga fête de Saint-Laurent.
- Renouveler la vidéoprojection estivale sur l'église Saint-Laurent.
- Programmer un jeu de lumière sur la place publique.

INTERVENANTS

À l'interne :

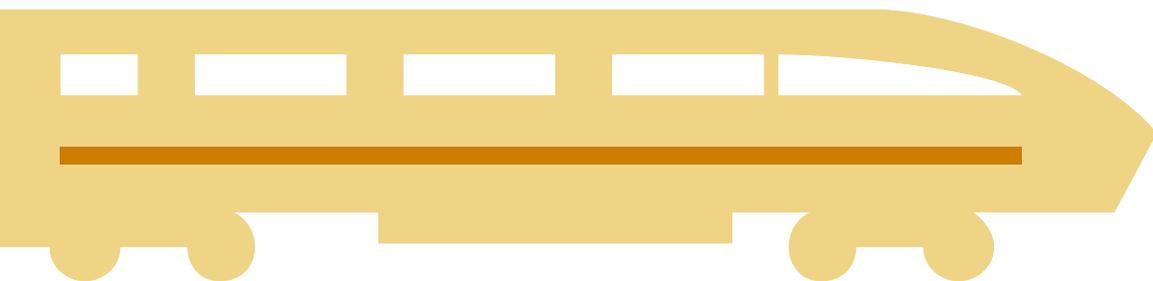
- Équipe de direction, employés

À l'externe :

- Organismes communautaires
- SDC Décarie
- Organisations localisées à Saint-Laurent (Cégep Saint-Laurent, Vanier College, etc.)
- Etc.

Version : 15 janvier 2018

Environnement et développement durable





Collecte des matières organiques – Implantation dans les immeubles de 9 logements et plus

CONTEXTE

L'arrondissement de Saint-Laurent a implanté la collecte des matières organiques dans les immeubles de 4 logements et moins à l'automne 2015, dans les bâtiments municipaux au printemps 2016 et dans les immeubles de 5 à 8 logements à l'automne 2016.

Il souhaite maintenant poursuivre ses efforts d'implantation pour les bâtiments de 9 logements et plus. Ce projet présente des défis importants pour en assurer la réussite, soit :

- Les contraintes d'espace à l'intérieur et à l'extérieur des édifices
- Les particularités de ces édifices (ex. présence ou non d'ascenseurs)
- Les conditions socio-économiques et culturelles variées de la population
- L'implication des citoyens et des gérants/concierges d'immeubles à logements
- La capacité de la plate-forme de compostage à recevoir un volume additionnel de matières organiques.
- La perception sociale et la résistance au changement

Ce projet découle de plusieurs documents stratégiques visant la réduction des matières résiduelles destinées à l'enfouissement :

- Politique québécoise de gestion des matières résiduelles.
- Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles 2015-2020 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).
- Plan directeur 2010-2014 de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal.

De plus, la mesure 17 du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles 2015-2020 de la CMM mentionne spécifiquement ce qui suit : « Appuyer des projets municipaux de collecte des matières organiques dans les habitations de plus de huit logements. »

OBJECTIFS

Le principal objectif du projet est de participer au Comité consultatif sur la desserte de la collecte des résidus alimentaires dans les immeubles de 9 logements et plus sous la responsabilité du Service de l'environnement Division collecte, transport et traitement des matières résiduelles.

Le projet vise également les objectifs suivants :

- À venir.

DESCRIPTION DU PROJET

- À venir.

RESPONSABLES

- Les services centraux de la Ville de Montréal sont responsables de tous les aspects liés à la collecte et au transport des matières organiques, ainsi qu'à la fourniture des outils de collecte et de la production, la fourniture et la distribution des outils de communications. Saint-Laurent aurait donc un mandat d'influence sur ce projet.

- L'arrondissement assure la coordination relative à l'implantation et le soutien à la population en lien avec cette implantation.
- Chargée de projet : Gaby Beaulac, chef de division de l'environnement et de la protection du territoire, TP.

ÉCHÉANCIER

- À venir.

INTERVENANTS

À l'interne :

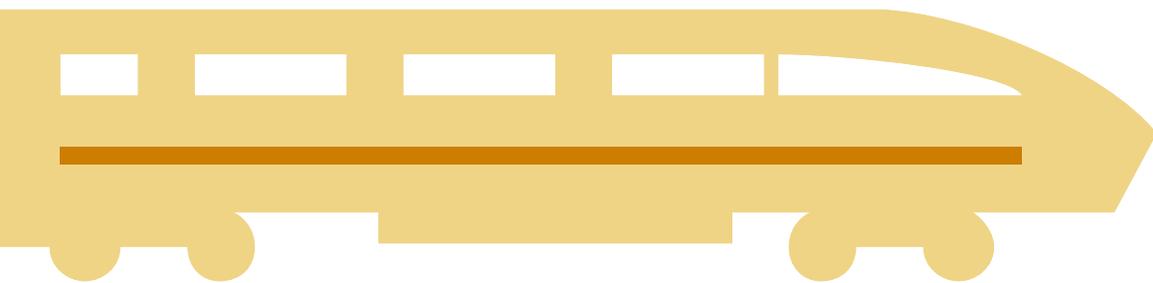
- Les services centraux de l'environnement seraient maîtres d'œuvre dans le dossier et fourniraient les ressources financières et les outils de communication nécessaires de l'arrondissement.
- La Division de l'environnement et de la protection du territoire assurerait la coordination et le suivi de l'implantation.

À l'externe :

- À venir.

Version : 22 janvier 2018

Transports





Raccordement du boulevard Cavendish et requalification de l'axe Côte-de-Liesse

CONTEXTE

La problématique et les enjeux relatifs à la planification de ces deux interventions sont interreliées et structurantes, tant pour les arrondissements concernés qu'à l'échelle de l'agglomération montréalaise. Ces deux interventions sont :

- Le raccordement du boulevard Cavendish au sud
- La requalification de l'autoroute et du chemin de la Côte-de-Liesse

La Ville de Montréal vise à accélérer son développement économique en se positionnant comme espace de collaboration, environnement propice aux affaires et lieu d'innovation urbaine. Entre autres, elle cherche à stimuler la créativité et l'innovation, à accélérer le développement des grappes industrielles et à valoriser le savoir et la recherche comme facteur de prospérité. La Ville veut aussi se doter de secteurs d'emploi dynamiques adaptés aux nouvelles réalités et facilement accessibles aux travailleurs depuis leur domicile. La requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse, en lien avec l'axe Cavendish, s'insère dans cette stratégie.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, entré en vigueur en novembre 2004, a identifié les abords de l'aéroport et le chemin de la Côte-de-Liesse parmi les 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise présentant des enjeux touchant plus d'un arrondissement (Saint-Laurent, Lachine ainsi que la Cité de Dorval et la ville de Mont-Royal). Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, entré en vigueur le 1^{er} avril 2015, est venu renforcer l'importance de ce projet en identifiant l'accès à l'aéroport et le chemin de la Côte-de-Liesse comme l'un des six secteurs de planification stratégique de l'agglomération. Le SAD est également venu prioriser le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount.

OBJECTIFS

Volet A : Désenclaver le centre-ouest de l'agglomération et améliorer les liaisons du réseau artériel métropolitain par le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount :

- Dans une première phase, raccorder le boulevard Cavendish à l'avenue Royalmount et à la rue Jean-Talon. Cela permettra de relier le site de Blue Bonnet et de la Cité scientifique au boulevard Cavendish nord ainsi qu'au chemin de la Côte-de-Liesse, à l'aéroport Dorval et au campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal.
- Dans une deuxième phase, raccorder les deux tronçons existants du boulevard Cavendish, ce qui permettra de désenclaver les secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Hampstead, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent et Mont-Royal.

Volet B : Planifier le réaménagement de l'autoroute et du chemin de la Côte-de-Liesse :

- Améliorer l'image de marque de Montréal par la requalification de cette importante entrée à la ville à partir de l'aéroport (15 millions de visiteurs annuellement).
- Optimiser le potentiel de développement du Pôle de l'Ouest par la diversification et l'intensification des activités de ce pôle d'emplois.
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité au secteur.
- Améliorer la qualité du paysage urbain.

DESCRIPTION DU PROJET

Mise sur pied d'un comité de travail régional dont le mandat sera d'élaborer le développement d'une vision et d'outils de planification assurant la requalification de l'autoroute et du boulevard de la Côte-de-Liesse. Ce comité devra notamment s'intéresser aux éléments suivants :

- Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.
- Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.
- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin de la Côte-de-Liesse.
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40.
- Améliorer l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal.
- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons, et améliorer l'image générale du secteur.
- Inciter des entreprises à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
- Exiger une architecture et un aménagement de qualité, coordonner les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin d'harmoniser le corridor.
- Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

Pour le secteur Cavendish, il faut aussi prévoir les outils de planification qui permettront les actions suivantes :

- Intensifier et diversifier les activités dans le secteur.
- Améliorer l'accessibilité routière au secteur et la desserte en transport collectif.
- Améliorer l'image des grands axes routiers et accroître la place des piétons et des cyclistes.
- Atténuer les nuisances environnementales.
- Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.
- Envisager la construction résidentielle sur les terrains à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées.
- Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.
- Améliorer le paysage urbain le long des grands axes routiers tels le boulevard Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Royalmount-De la Savane et le chemin de la Côte-de-Liesse par des aménagements et une architecture de qualité.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE / Luc Duguay, directeur général par intérim, DESTL / François Lapalme, directeur TP
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Collaborer à l'élaboration d'un portrait économique du secteur.
- Favoriser la mise en place d'un comité Agglomération/MTQ pour favoriser la requalification de Côte-de-Liesse.
- Amorcer une planification intégrée et concertée pour les différents secteurs.
- Élaborer des outils de planification.

Pour l'année 2019 :

- Élaborer des outils de planification.
- Élaborer un plan d'action.

Pour l'année 2020 :

- Commencer la mise en œuvre du plan d'action.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- DESTL
- TP

À l'externe :

- Ville de Montréal, services centraux
- Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
- Arrondissement de Lachine
- PME Montréal
- Ville de Côte-Saint-Luc
- Cité de Dorval
- Ville de Mont-Royal
- Aéroports de Montréal

Version : 6 février 2018



Réseau électrique métropolitain

CONTEXTE

Meneur en matière de développement durable, Saint-Laurent veille à encadrer sa croissance démographique et économique en collaborant activement aux grands projets touchant son territoire, dont celui de l'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM) amorcé en 2016 par la CDPQ Infra.

Concrètement, le projet du REM se traduira sur le territoire laurentien par l'aménagement de six gares, soit celles nommées A-40, Montpellier, du Ruisseau, Bois-Franc, A-13 et Technoparc Saint-Laurent. En plus des gares, on retrouvera plus d'une douzaine d'ouvrages d'art qui se traduiront par des travaux majeurs et auront des impacts importants sur l'arrondissement. Notons, entre autres, la jonction de l'Ouest, l'entrée du Technoparc, le secteur de l'autoroute 13 et les intersections O'Brien et Toupin.

Reconnaissant les avantages indéniables que représentera l'arrivée du REM sur son territoire, l'arrondissement déploiera les ressources nécessaires afin de bonifier et d'encadrer le projet, de sa phase d'initiation à sa mise en service. De plus, le REM constitue une infrastructure structurante en matière de développement et permettra d'orienter et d'accélérer le développement du territoire selon les principes d'une aire TOD. Cet élément est d'ailleurs en concordance avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Montréal et du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal.

OBJECTIFS

- Assurer la meilleure intégration possible du REM au cadre bâti et au milieu naturel.
- Arrimer les travaux du REM avec les projets d'infrastructures municipales.
- Arrimer les travaux du REM avec l'élaboration d'aires TOD autour des gares.³
- Gérer et coordonner le projet avec l'ensemble des parties prenantes internes et externes.
- Planifier les infrastructures de transport et la mobilité à partir des gares.

DESCRIPTION DU PROJET

Dans ses différents outils de planification et politiques, l'arrondissement a présenté ses orientations en gestion des transports, en aménagement de son territoire et en préservation de la biodiversité, tout en respectant les principes du développement durable. Il apparaît donc essentiel que le projet d'implantation du REM sur son territoire s'articule autour de ces orientations. Les travaux de construction des infrastructures du REM nécessitent un arrimage avec les projets municipaux. Ils représentent, dans certains cas, une occasion de corriger des lacunes ou de répondre plus adéquatement aux besoins des citoyens. De plus, considérant l'ampleur des travaux et l'échéancier très court de réalisation, la communication avec la population constituera un enjeu important.

En parallèle, l'arrivée prochaine du REM ouvre de nombreux chantiers de planification visant à optimiser le développement autour des nouvelles gares, dans le respect des principes du TOD.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE / François Lapalme, directeur, TP
- Chargés de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE et Pooya Rafiee, TP
- Fiche rédigée par : Antoine Saint-Laurent, DAUSE

³ Voir fiches : Technoparc – TOD d'affaires, TOD industriel gare A-40 et TOD Bois-Franc.

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Analyser les impacts des réserves foncières et des expropriations projetées.
- Faire des recommandations au conseil d'arrondissement.
- Rédiger des documents argumentatifs défendant les objectifs précités.
- Assister à différentes rencontres ponctuelles et statutaires telles que la « T-2-Phases Conception/Réalisation ».
- Embaucher 3 ressources additionnelles (2 Ville, 1 arrondissement).
- Coordonner les enjeux du projet qui affectent le territoire laurentien avec les différents services de l'arrondissement, les services centraux, la CDPQi et les autres parties prenantes.

Pour l'année 2019 :

- À définir selon la programmation de CDPQi.

Pour l'année 2020 :

- Assurer la coordination avec le phasage des travaux du REM.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- TP
- DESTL
- Services administratifs

À l'externe :

- CDPQi
- Ville de Montréal
- MTMDET
- MDDELCC
- Technoparc Montréal
- Aéroport de Montréal
- Villes liées
- Direction du développement économique, Ville de Montréal
- Propriétaires privés

Version : 18 mai 2017



Prolongement de la ligne orange

CONTEXTE

Dans le but de soutenir et de stimuler son essor économique, Saint-Laurent s'est associé en 2012 à ses homologues de l'Ouest, à Aéroports de Montréal et aux entreprises de fabrication et de services pour la création du Pôle de l'Ouest. La zone représente à elle seule 340 000 emplois, soit 27 % de tous ceux de l'Île. Cette situation la classe au premier rang des pôles industriels du Québec et au deuxième rang en matière de pôle d'emplois pour le Grand Montréal.

Cependant, contrairement au centre-ville (547 000 emplois), les services de transport en commun sont largement déficients sur ce territoire. Tel est le cas plus particulièrement de Saint-Laurent, lequel représente le deuxième arrondissement sur le plan du nombre d'emplois avec plus de 32 % des emplois du Pôle de l'Ouest, soit plus de 107 000 travailleurs selon Développement économique Saint-Laurent (DESTL). Ce constat est confirmé par une étude de l'arrondissement qui projette un chiffre d'environ 132 000 emplois sur le territoire pour la prochaine décennie.

Le territoire est desservi par le réseau de la Société de transport de Montréal (bus et métro) et de l'Agence métropolitaine de transport (lignes de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Dorion). Cependant, il ne compte que deux stations de métro – Du Collège et Côte-Vertu –, lesquelles sont situées sur la ligne orange du métro, la plus achalandée du réseau. La station Côte-Vertu se classe en effet au premier rang des stations hors centre-ville, en ce qui a trait à l'achalandage, accueillant à elle seule environ 7,5 millions de déplacements par année. Elle sert de point de correspondance majeur entre le réseau d'autobus et celui du métro pour l'ensemble du Pôle de l'Ouest ainsi que pour certains secteurs de Laval.

Bien que cette offre de transport joue un rôle essentiel dans l'essor économique du territoire et dans le maintien d'un niveau acceptable de mobilité et d'accessibilité, elle reste très insuffisante pour répondre à la demande actuelle et risque de compromettre la croissance économique et démographique dans les prochaines années.

OBJECTIFS

Améliorer l'offre de service en matière de transport en commun

- Compléter le réseau du métro, en desservant un secteur en pleine expansion dont l'accessibilité est actuellement limitée en transport en commun.

Répondre à la demande de déplacement croissante

- Implanter un vrai nœud multimodal régional qui pourra répondre aux développements résidentiel, commercial et industriel réalisés et prévus dans ces secteurs de l'île de Montréal, de Laval et même au-delà.

Améliorer l'intermodalité des transports à l'échelle régionale

- Créer un lien essentiel entre le réseau du métro et celui du REM, afin d'éviter une éventuelle surcharge de ces derniers et d'offrir d'autres solutions de déplacement aux Montréalais.

Améliorer les conditions de mobilité des Montréalais

- Désengorger la circulation sur l'île de Montréal en offrant une nouvelle option pour les déplacements.

DESCRIPTION DU PROJET

- Créer le lien manquant qui permettra de relier les deux plus grands réseaux de transport en commun dans la région de Montréal (métro, REM) en facilitant ainsi le transit des passagers et en évitant la surcharge.
- Réaliser un prolongement du métro d'une longueur d'environ 1,2 km qui reliera la station du REM de Bois-Franc à la ligne orange, avec l'objectif de constituer un nouvel pôle intermodal qui améliorera sensiblement la desserte au niveau régional.
- Créer un nouveau nœud de transport majeur dans un secteur TOD (*transit oriented development*) à haute densité.

RESPONSABLES

- Direction : François Lapalme, directeur, TP / Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargé de projet : À déterminer
- Fiche rédigée par : Amine Bousoffara et Pooya Rafiee, TP

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Établir une stratégie pour que ce projet soit priorisé auprès des instances métropolitaines et provinciales dont il relève.
- Organiser des rencontres avec la haute direction de l'ARTM et du MTMDET.
- Continuer les analyses pour justifier ce projet (document d'influence).

Pour l'année 2019 :

- Planifier l'arrimage avec les infrastructures du REM.

INTERVENANTS

À l'interne :

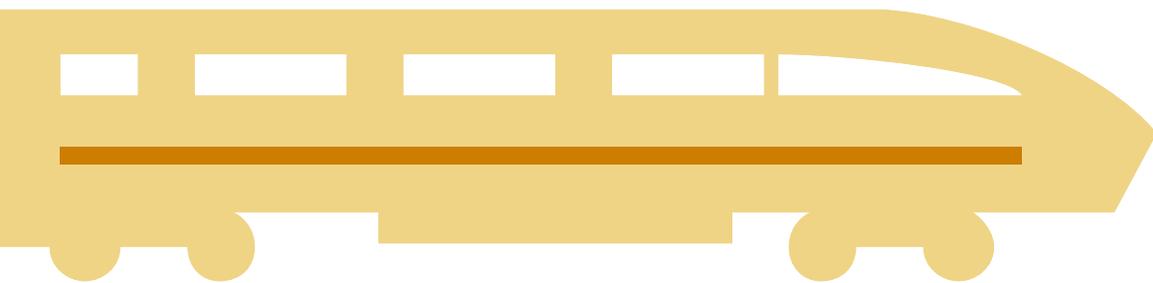
- Équipe de direction, employés

À l'externe :

- MTMDET
- ARTM
- STM
- CDPQ
- Ville de Montréal (Direction des transports)

Version : 19 janvier 2018

Communauté en développement





Pôle de services dans le secteur est

CONTEXTE

En septembre 2017, Saint-Laurent a fait l'acquisition d'un terrain vacant situé à l'angle de la rue Jules-Poitras et du boulevard Henri-Bourassa, pour un montant de 4,16 M\$, dans le but de répondre à des besoins de services de proximité pour les citoyens du secteur est de Saint-Laurent. Il s'agissait là du premier pas vers le développement d'un nouveau pôle de services dans ce secteur, lequel est l'objet d'un projet de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) depuis 2010.

Situé à l'extrémité est de Saint-Laurent, le quartier Chameran est délimité à l'ouest par la voie ferrée du CN, au nord et à l'est par l'autoroute 15, au sud par le boulevard de la Côte-Vertu. Dans ce secteur enclavé résident 15 000 personnes, sur un territoire d'environ 1 km², soit l'équivalent de la densité de Séoul.

Ce quartier présente plusieurs problématiques : 73 % de la population est issue de l'immigration et connaît des difficultés d'intégration; le déficit d'espace vert est estimé à 17 700 m²; l'école primaire Henri-Beaulieu manque d'espace, ce qui empêche 300 enfants de la fréquenter et les oblige à être transportés à l'école Laurentides, à 3,5 km de là; le transport autour de l'école pose problème; le chalet du parc Painter, rénové et agrandi en 2010 avec l'ajout de deux locaux communautaires, est déjà trop petit, etc.

Partenariat avec la Commission scolaire et le Lab-École

Saint-Laurent planifie un partenariat avec la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, qui connaît déjà un manque criant de bâtiments scolaires et qui dispose d'un budget de 11 000 000 \$ à investir dans l'arrondissement.

Il a également entrepris des démarches avec le Lab-École, un organisme sans but lucratif qui vise à rassembler une expertise multidisciplinaire pour concevoir l'environnement des écoles de demain. Le rôle bénévole des membres fondateurs, dont Pierre Thibault, Pierre Lavoie et Ricardo Larrivée font partie, est de mobiliser cette réflexion collective en intégrant le savoir des enseignants à celui des professionnels d'autres horizons, pour créer les meilleures écoles qui soient pour le bien-être des élèves et du personnel enseignant du Québec.

Plusieurs étapes ont déjà été franchies dans l'élaboration de ce projet : acquisition du terrain, rencontre avec la commission scolaire, rencontre avec l'équipe du Lab-École, rencontre avec le directeur général de la Ville de Montréal.

À long terme, le désenclavement du quartier Chameran et la réalisation d'un lien avec les équipements collectifs à l'ouest de la voie ferrée constitueront une composante importante du futur pôle civique. Quant à la requalification à long terme du secteur industriel Jules-Poitras, elle fait déjà partie de la vision de redéveloppement de l'arrondissement.

OBJECTIFS

- Répondre aux besoins des citoyens du secteur Chameran.
- Fournir des services accessibles aux résidents de ce secteur enclavé :
 - Sur le plan scolaire avec la construction d'une école
 - Sur les plans sociocommunautaire, culturel et sportif, avec des programmes destinés aux résidents de Chameran.

DESCRIPTION DU PROJET

- Un terrain d'une dimension de 15 455 m² situé sur l'espace de l'ancien Tennis Saint-Laurent dont l'arrondissement est déjà propriétaire
- Un terrain d'une dimension de 8000 m², propriété de la Ville, au nord du terrain acquis
- Des équipements collectifs sportifs et socioculturels pour les besoins existants
- Une école pour accueillir les enfants du quartier
- Un projet conjoint inspiré du projet de Lab-École soutenu par le ministère de l'Éducation et permettant la mise en commun des équipements
- Un concours d'architecture
- Un bâtiment Leed Or

Les espaces aménagés seraient les suivants :

- Cours de récréation : 2450 m²
- Stationnement : 3201 m², équivalent à 54 places
- Centre communautaire-École : 5000 m² x 3 étages = 15 000 m²
- Terrain de soccer synthétique : 300 m²

RESPONSABLES

- Direction : Patrick Igual, directeur, DCSLDS
- Fiche rédigée par : Marie-Noël Pichelin, chargée de communications

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Assurer un financement de la part de la Ville.
- Assurer un financement (déjà acquis) de la part de la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys.
- Établir un modèle de gestion de projet.

- Entreprendre une démarche auprès du milieu pour valider les besoins.
- Évaluer le coût du projet.

Pour l'année 2019 :

- Établir un budget de fonctionnement.
- Établir un modèle de fonctionnement.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DCSLDS
- DAUSE
- TP
- Communications et relations avec les citoyens
- Services administratifs

À l'externe :

- Ville de Montréal
- Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys
- Lab-École
- RUI Chameran-Lebeau
- Organismes communautaires
- MEES
- CIUSS



TOD des portes d'entrée de Saint-Laurent

CONTEXTE

Les principales portes d'entrée à l'arrondissement, que constituent l'extrémité sud des boulevards Marcel-Laurin et Décarie ainsi que l'avenue Sainte-Croix, se caractérisent par la présence d'infrastructures industrielles vieillissantes et de nombreux terrains ou bâtiments vacants, et par l'absence de cadre bâti et d'espaces publics structurés. L'enclavement découlant de la présence de la voie ferrée du CN au nord et de l'autoroute métropolitaine au sud accentue les difficultés de ce secteur qui tire peu parti de sa proximité avec le Vieux-Saint-Laurent. Les terrains industriels longeant le côté nord de la voie ferrée sont également enclavés par les quartiers résidentiels et constitués d'infrastructures industrielles vieillissantes ou abandonnées. En effet, la plupart des grands joueurs qui ont façonné l'histoire du secteur ont relocalisé leurs activités et sont à la recherche d'une nouvelle vocation pour leur propriété (Honeywell-Kilmer, Valeant, partie du site Mitchell, Aldo, Smart center, Loblaw's, etc.).

Depuis 2006, une démarche de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) a été entreprise pour le secteur résidentiel Place Benoît. Le programme s'attarde plus particulièrement à améliorer les conditions de vie des résidents de ce complexe résidentiel (240 logements répartis en 27 bâtiments construits en 1953) qui présente un indice de défavorisation sociale élevé. Le site se caractérise par la malpropreté et la négligence des espaces extérieurs, la piètre qualité du bâti, des lacunes importantes dans l'aménagement urbain, de même que la cohabitation des fonctions résidentielles et industrielles. Parmi les principaux problèmes vécus par la population, l'insécurité alimentaire et l'insalubrité des logements sont particulièrement criantes. L'employabilité et l'insertion professionnelle des résidents y constituent également un enjeu.

Pourtant, ce secteur bénéficie de nombreux atouts, dont :

- une localisation centrale, au cœur de l'île de Montréal;
- une accessibilité exceptionnelle grâce à la proximité des autoroutes A-40 et A-15, ainsi que des réseaux de transport collectif (station de métro Du Collège, future gare A-40 du REM, circuits d'autobus) et de transport actif (pistes cyclables Sainte-Croix et Hodges);
- une visibilité exceptionnelle grâce à la vitrine que constitue l'échangeur Décarie, soit l'un des carrefours autoroutiers les plus achalandés au Québec;
- la présence de sièges sociaux d'envergure (Provigo, Olympec, Sicam et Québec Loisirs).

En concordance avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, l'arrondissement élaborera une nouvelle vision de développement du secteur dans le respect des principes d'une aire TOD.

OBJECTIFS

- Améliorer l'image de marque de Saint-Laurent par la mise en valeur des principales portes d'entrée à l'arrondissement.
- Optimiser le potentiel de développement de ces sites stratégiques sur les principes du TOD : densité optimale, mixité fonctionnelle, perméabilité et connectivité, qualité du paysage urbain et encadrement des voies publiques, etc.
- Aménager un corridor vert de transport actif et de biodiversité reliant le boulevard Montpellier au boulevard Alexis-Nihon.

- Désenclaver et dynamiser le secteur.
- Requalifier les milieux de vie des résidents et assurer une meilleure accessibilité et une meilleure interface industries/habitations.
- Améliorer l'accessibilité à des logements abordables et adéquats.
- Contrer les effets néfastes de la pauvreté dans la Place Benoît.
- Mettre en place des conditions favorables à la santé et au bien-être de la population.

DESCRIPTION DU PROJET

- Volet A : Requalification des terrains industriels situés du côté nord de la voie ferrée du CN en milieu de vie (sites Mitchell, Kilmer, Valeant et Bitton).
- Volet B : Requalification de l'enclave industrielle située du côté nord de la rue Hodge en milieu de vie (site Aldo).
- Volet C : Requalification des terrains situés de part et d'autre du boulevard Décarie et de l'avenue Sainte-Croix en quartier d'affaires mixte.
- Volet D : Création d'un axe de transport actif et de biodiversité le long de la voie ferrée du CN reliant la boulevard Montpellier au boulevard Alexis-Nihon.
- Volet E : Contribution et participation active à l'exercice de bilan de la démarche RUI et définition des perspectives de développement pour les 5 prochaines années. Soutien financier et matériel à des projets d'organismes répondant aux besoins identifiés dans le cadre de la démarche de RUI, afin d'offrir des services de proximité. Soutien à l'implantation d'un CPE. Contribution et partenariat pour le démarrage de la coopérative des Serres du dos blanc. Évaluation des possibilités d'implantation d'activités sportives et culturelles dans le secteur.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE / Patrick Igual, directeur, DCSLDS
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Débuter la planification de ces aires TOD visant la réalisation d'un plan directeur.
- Élaborer la modification au Plan d'urbanisme.
- Réaliser une étude de circulation globale.
- Assurer la contribution et le partenariat pour le démarrage de la coopérative des Serres du dos blanc.
- Développer une vision partagée du redéveloppement des terrains Aldo, Kilmer et Valent.

Pour l'année 2019

- Assurer un soutien professionnel.
- Élaborer et mettre en œuvre la stratégie de communication.
- Organiser la participation citoyenne et des partenaires privés et publics.

Pour l'année 2020 :

- Octroyer un mandat pour la réalisation d'une étude de design urbain.
- Planifier le déménagement de la chute à neige.
- Mettre en œuvre l'encadrement réglementaire.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- DCSLDS
- TP
- Communications et relations avec les citoyens
- DESTL
- Services administratifs

À l'externe :

- CDPQ
- Services centraux
- Promoteurs
- STM
- PME Montréal

Version : 6 février 2018



TOD Bois-Franc

CONTEXTE

Deux projets majeurs en matière de transport ont été annoncés en 2016 pour la région métropolitaine. Il s'agit du Réseau électrique métropolitain (REM) de la CDPQ et du garage de Côte-Vertu de la Société de transport de Montréal. Prévus dans le projet du REM, la gare intermodale Bois-Franc permettra aux usagers de se rendre directement au centre-ville, à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, à l'ouest de l'île, à Deux-Montagnes, à Mascouche et à Brossard. Le garage Côte-Vertu permettra, quant à lui, de garer les nouvelles rames Azur du métro tout en augmentant la fréquence et la capacité de la ligne orange par une diminution de l'intervalle minimal du métro de 2,5 minutes à 2 minutes en période de pointe, d'où un gain de capacité de 25 %. De plus, l'implantation graduelle des nouvelles rames Azur augmentera la capacité de 8 %. Ultiment, la ligne orange pourra accueillir 33 % plus d'usagers. À la fin des travaux du garage de Côte-Vertu, la gare Bois-Franc se retrouvera à moins de 1 kilomètre de la ligne orange du métro.

Le démarrage de ces deux projets en 2017 confirme l'importance stratégique d'assurer, à court terme, le prolongement de la ligne orange jusqu'à la gare Bois-Franc et ainsi renforcer l'aire TOD prévue au sud et au nord de celle-ci. Avec le prolongement de la ligne orange, la gare Bois-Franc deviendra la troisième station intermodale (métro/gare) de Montréal en dehors du centre-ville.

En parallèle, l'arrondissement de Saint-Laurent poursuit la création d'un quartier mixte de type « TOD » (*Transit Oriented Development*) qui s'étendra sur un rayon de 1 km autour de la gare. Il s'agit de créer un environnement urbain distinctif par la qualité de son cadre bâti et de son réseau d'espaces verts reliés par une trame favorisant les déplacements actifs et convergeant vers la gare intermodale Bois-Franc (train et métro) située au cœur du quartier.

L'aire TOD entourant la gare actuelle représente un potentiel de développement qui pourrait atteindre au moins 6000 logements additionnels, ainsi qu'environ 40 000 m² de surface commerciale et de bureaux représentant une valeur foncière dépassant plus de 1200 M\$ et un revenu annuel d'au moins 15 M\$ en taxes foncières. Par ailleurs, la nouvelle station intermodale permettrait une meilleure desserte des arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuhtsic-Cartierville et du nord-ouest de l'île (DDO/Pierrefonds, ouest de Laval et la Rive-Nord), sans oublier la desserte des secteurs d'emplois de Saint-Laurent, incluant le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal, qui totalisent plus de 115 000 emplois.

OBJECTIFS

- Volet A : Mettre en place les conditions pour favoriser la poursuite du développement du TOD. L'arrondissement a élaboré, au cours des dernières années, une vision de développement urbain au sud du boulevard Henri-Bourassa (extension du projet Bois-Franc) qui tient compte des objectifs de la Ville de Montréal et des nouvelles orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Cette vision du TOD de la gare Bois-Franc poursuit les objectifs de densification, de mixité sociale, de connectivité, de qualité du paysage urbain ainsi que d'un encadrement des voies publiques dans un environnement sain et sécuritaire.
- Volet B : Planifier le développement suivant les objectifs d'une aire TOD des terrains situés au nord du boulevard Henri-Bourassa, de part et d'autre de la gare Bois-Franc (incluant le terrain de l'ancien IGA et celui de la cour de voirie située dans l'arrondissement Ahuhtsic-Cartierville).
- Volet C : Requalifier le boulevard Henri-Bourassa. La vision de développement de l'aire TOD de la gare Bois-Franc implique un réaménagement et une mise en valeur du boulevard Henri-Bourassa en se basant sur les quatre objectifs suivants :

- L'accessibilité aux secteurs résidentiels et mixtes situés au sud et au nord du boulevard.
- La sécurité pour les déplacements véhiculaires et actifs.
- La convivialité pour encourager la marche et les activités extérieures.
- La durabilité en réalisant des aménagements respectueux de l'environnement.

DESCRIPTION DU PROJET

Volet A : Mise en place des conditions pour favoriser la poursuite du développement dans l'esprit d'une aire TOD, en prenant en considération les nouvelles infrastructures.

Volet B : Planification détaillée, suivant les objectifs d'une aire TOD, des terrains situés au nord du boulevard Henri-Bourassa, de part et d'autre de la gare Bois-Franc (incluant le terrain de l'ancien IGA et celui de la cour de voirie située dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville).

Volet C : Mise en valeur du boulevard Henri-Bourassa, en faisant approuver les plans de conception et en réalisant les travaux.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par : Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Poursuivre l'encadrement du pôle commercial du côté est de la rue Wilfrid-Reid.
- Mettre à jour la vision de développement pour la partie nord en fonction de la venue du REM.
- Entreprendre la planification et les négociations.
- Octroyer un mandat pour une étude en design urbain pour la partie nord.
- Finaliser la conception des rues pour la requalification du boulevard Henri-Bourassa.
- Préparer la demande de financement et la conception des plans et devis pour le boulevard.
- Signer l'entente avec les promoteurs pour le prolongement du chemin Laval.

Pour l'année 2019 :

- Mettre à jour la vision de développement pour la partie nord en fonction de la venue du REM.
- Entreprendre la planification et les négociations.
- Octroyer un mandat pour une étude en design urbain pour la partie nord.
- Prolonger le chemin Laval.
- Élaborer et mettre en œuvre la stratégie de communication.
- Réaliser les travaux.

Pour l'année 2020 :

- Octroyer un mandat de design urbain.
- Octroyer un mandat pour l'élaboration de visuels 3D.

INTERVENANTS

À l'interne :

- DAUSE
- TP
- DCSLDS
- DESTL
- Communications et relations avec les citoyens

À l'externe :

- Arrondissement Ahuntsic-Cartierville
- RTM
- STM
- Groupe de ressources techniques
- Développements Bois-Franc
- Groupe Mach
- Direction des stratégies et transactions immobilières, Direction du développement économique et urbain, Service de la mise en valeur du territoire, Direction du budget, Direction des transports, Direction de l'habitation, Direction des grands parcs et du verdissement (Ville de Montréal)
- Direction du développement économique et urbain et Bureau du design de Montréal (Ville de Montréal)
- Société de transport de Laval
- Éco-quartier de Saint-Laurent
- Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent–Mont-Royal
- Promoteurs

Version : 6 février 2018



Secteur Timens/Lucien-Timens

CONTEXTE

La planification détaillée du secteur Timens/Lucien-Timens découle des orientations du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et vise à favoriser la transformation à des fins résidentielles d'une enclave industrielle désuète et peu intégrée.

L'arrondissement a consacré un investissement important à la création d'un axe civique comprenant la Bibliothèque du Boisé, le Complexe sportif et le futur parc linéaire. Afin de tirer profit de la proximité de ces équipements municipaux, Saint-Laurent favorise la conversion de terrains industriels sous-utilisés situés de part et d'autre de la rue Lucien-Timens. La densité résidentielle projetée pour le secteur assurera une augmentation certaine de la valeur foncière actuelle des terrains, représentant des revenus additionnels conséquents en taxes foncières par année.

Le secteur Timens/Lucien-Timens est représentatif des projets urbains d'envergure qui nécessitent une attention particulière et un arrimage efficace en planification. Le processus privilégié, applicable à tous les secteurs de planification détaillée, s'appuie sur l'expertise interne et la mise en commun des compétences. Dans ce cadre, l'élaboration d'instruments flexibles et transposables doit comprendre, entre autres, des techniques de créativité et d'innovation, des outils de gestion de projet et de prise de décision, ainsi qu'une stratégie de communication. Ces instruments garantissent la qualité du design ainsi qu'un gain de temps et des économies substantielles d'honoraires en mandats octroyés à des consultants externes.

OBJECTIFS

- Requalifier une enclave industrielle en un quartier résidentiel afin d'en améliorer l'image générale.
- Favoriser les déplacements piétonniers et cyclistes par une trame verte.
- Encourager la densité, la mixité des usages et la mixité sociale.
- Offrir des espaces publics de qualité.
- Aménager un corridor vert reliant le parc Tassé au futur parc linéaire prévu au nord du secteur.

DESCRIPTION DU PROJET

- Volet A : Poursuite de la planification du développement Timens/Lucien-Timens.
- Volet B : Requalification du boulevard Timens entre les boulevards Marcel-Laurin et Cavendish.

RESPONSABLES

- Direction : Éric Paquet, directeur, DAUSE / François Lapalme, directeur, TP
- Chargée de projet : Marie Claude Gauthier, DAUSE
- Fiche rédigée par Marie Claude Gauthier, DAUSE

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Réaliser une demande officielle auprès des services centraux pour le financement et l'élaboration d'une stratégie de développement.

Pour l'année 2019 :

- Contacter les propriétaires concernés.
- Caractériser les sols contaminés.
- Entreprendre le processus d'acquisition et la stratégie de relocalisation et d'accompagnement des entreprises.
- Élaborer un encadrement réglementaire adapté.
- Élaborer un guide de design à l'intention des promoteurs.
- Assurer la coordination avec les promoteurs.

Pour l'année 2020 :

- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication.
- Définir un concept préliminaire de rue partagée et de place publique.

INTERVENANTS

À l'interne :

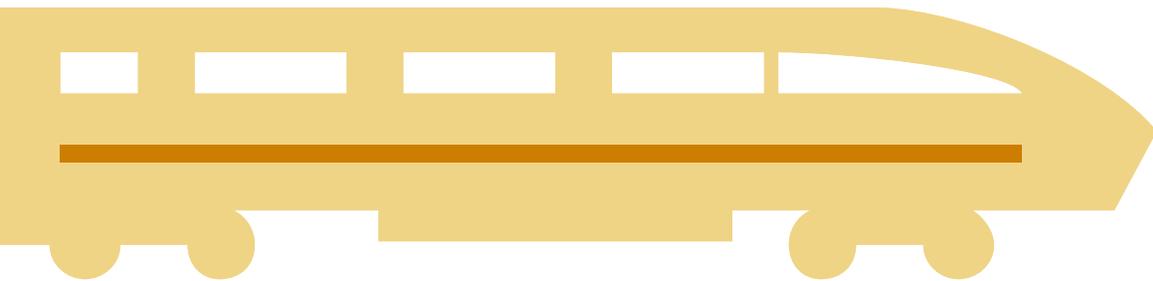
- DAUSE
- TP
- DESTL
- Communications et relations avec les citoyens

À l'externe :

- Services centraux (Ville de Montréal)
- STM
- Groupe de ressources techniques
- Promoteurs
- Pétroles Crevier

Version : 18 mai 2017

Organisation performante





Communiquer autrement – Pour un plan triennal de développement des communications

CONTEXTE

La démarche de consultation citoyenne *Demain à Saint-Laurent*, menée en 2016, a permis de révéler l'existence d'un écart entre les efforts de communications mis en œuvre par l'arrondissement pour faire connaître les plans et les programmes municipaux ainsi que l'actualité municipale, et le niveau de connaissance de ces sujets par les citoyens.

OBJECTIFS

Continuer à communiquer les nouvelles en lien avec la mission.

- L'arrondissement étant une organisation publique, une part importante de ses contenus peut être perçue comme peu intéressante, comparativement à la masse d'information qui nourrit quotidiennement les fils d'actualité.

Mieux connaître la population, ses attentes et ses besoins.

- Qui sont les citoyens de Saint-Laurent? Comment s'informent-ils? Que représente la *municipalité* pour eux? Comment mieux décortiquer ses publics cibles (y compris les organismes, commerces et industries) afin de mieux communiquer ses priorités organisationnelles? Quel est le « code Saint-Laurent »?

Établir le branding.

- Qui est Saint-Laurent? Comment établir son identité? Comment se démarquer au sein de la grande collectivité montréalaise?

Revoir le positionnement éditorial (découlant du branding).

- Au-delà des contenus obligatoires en lien avec sa mission, Saint-Laurent peut choisir des contenus qui le définissent comme organisation.

Rendre la nouvelle municipale pertinente aux yeux des citoyens et de toutes les parties prenantes sur le territoire, comme les entreprises, les institutions, les organismes.

- Que veut savoir le citoyen de sa municipalité? Dans l'espace disponible, il s'agirait de générer davantage de contenu qui plaît aux divers publics.

Être son propre média.

- Avec la diminution des ressources des médias de masse et avec la multiplication des sources d'information, la concurrence est forte pour que l'information municipale fasse son chemin jusqu'à ses publics cibles, qu'ils soient citoyens, entreprises ou partenaires du milieu. Comment y arriver? Avec plus d'audace? Plus de fréquence? De meilleurs outils d'analyse? Faut-il calquer les méthodes des grandes marques?

DESCRIPTION DU PROJET

- Procéder à une analyse exhaustive et rigoureuse de l'efficacité des interventions de communication actuellement déployées pour rejoindre la population et l'amener à participer à la vie municipale. Pour ce faire, l'arrondissement a négocié, en 2017, une entente avec la Chaire de relations publiques et communications marketing de l'UQAM. Les travaux se poursuivent actuellement.
- L'exercice permettra à l'arrondissement d'adopter un Plan triennal de développement des communications.

RESPONSABLES

- Paul Lanctôt, adjoint du directeur d'arrondissement et chef de division, Communications et Relations avec les citoyens
- Chargée de projet : Geneviève Bouchard, chargée de communication

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Diagnostic et rédaction du plan (avec l'aide de consultants experts)

Pour l'année 2019 :

- Adoption et mise en œuvre (branding, nouveaux outils technologiques, refonte de la grille graphique de tous les outils de communications)

Pour l'année 2020 :

- Poursuite de la mise en œuvre et conclusion

INTERVENANTS

À l'interne :

- Équipe de direction, employés

À l'externe :

- Chaire de relations publiques et communications marketing de l'UQAM
- Organismes du milieu
- Groupes de discussion
- Firme spécialisée en branding pour nouvelle image

Version : 15 janvier 2018



iGo Saint-Laurent – Portail d'information citoyenne et interactivité

CONTEXTE

En 2017 sera développé et mis en place un portail multiplateforme d'information citoyenne : ordinateurs, téléphones intelligents, tablettes, Windows, iOS. Trois volets de ce portail seront déployés en 2017, correspondant à trois publics cibles distincts : employés, résidents et citoyens corporatifs. Le portail d'information citoyenne offrira ensuite, en 2018, un espace informatif auquel sera greffée une forte valeur ajoutée : l'interactivité.

OBJECTIFS

Interactivité administrative

- La portion intranet du portail, accessible aux employés de l'arrondissement, devra offrir une plus grande interactivité afin de soutenir plus efficacement le travail de bureau découlant de certaines activités actuellement très exigeantes. La première réalisation consistera à développer l'application *iInspect* qui permettra aux inspecteurs de compléter leurs rapports directement sur une tablette électronique, en temps réel et sur le site même de l'inspection. D'importants gains d'efficacité sont escomptés.

Interactivité économique

- La portion extranet du portail, accessible au DESTL et aux entreprises laurentiennes, franchira une nouvelle étape en permettant d'automatiser le processus de recensement des entreprises présentes sur le territoire de l'arrondissement. Cette réalisation impliquera également une approche participative de DESTL et de certaines entreprises qui auront été identifiées afin de participer activement à un projet pilote.

Interactivité citoyenne

- La portion Internet du portail prendra une approche hyperactive par l'intégration de l'application *Signalement* en version 2.0, qui sera alors disponible pour les citoyens. Groupes de travail et forums citoyens seront créés afin de répondre adéquatement aux besoins de la population.

DESCRIPTION DU PROJET

- Développer et implanter des applications interactives dans les portions intranet (public cible : employé), extranet (public cible : citoyen corporatif) et Internet (public cible : résident) du portail d'information citoyenne.

RESPONSABLES

- Direction : Luc Lachapelle, chef de division, Ressources informationnelles et gestion intégrée des documents
- Chargé de projet : Michel-Hervé Norcède
- Fiche rédigée par Isabelle Bastien, Services administratifs

ÉCHÉANCIER

Pour l'année 2018 :

- Développement et déploiement de l'application *iInspect* pour la portion intranet

Pour l'année 2019 :

- Développement et déploiement de l'application *Recensement*, la portion extranet en partenariat avec DESTL

Pour l'année 2020 :

- Développement de la portion Internet, en partenariat avec la Division des communications et relations avec les citoyens

INTERVENANTS

À l'interne :

- Équipe de direction
- Employés

À l'externe :

- DESTL
- Citoyens
- Médias

Version : 10 février 2017

