



## Lachine-Est : vers un quartier résilient, inspiré de son passé et tourné vers l'avenir

**Mémoire du CRE-Montréal**

**Présenté**

**À l'Office de consultation  
publique de Montréal**

**Le 28 mars 2019**



## Conseil régional de l'environnement de Montréal



Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
Tél. : 514-842-2890  
Télec. : 514-842-6513  
[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)  
[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

## Table des matières

<b>MISE EN CONTEXTE</b> .....	4
<b>Un dossier important pour le CRE-Montréal</b> .....	4
<b>Des défis à relever et des opportunités à saisir</b> .....	4
<b>Aménager un quartier durable et résilient</b> .....	5
<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	6
<b>Axe 1 – Le caractère historique du lieu : une assise pour sa requalification</b> .....	6
<b>Axe 2 – Un milieu de vie complet arrimé au quartier existant</b> .....	7
<b>Axe 3 – Un environnement sain, attrayant et exemplaire</b> .....	8
<b>Axe 4 - Une mobilité accrue à l'échelle du quartier et de la ville</b> .....	11
<b>Axe 5 – Un cadre réglementaire et une gouvernance adaptés à la vision retenue</b> .....	13
<b>CONCLUSION</b> .....	15

## MISE EN CONTEXTE

### Un dossier important pour le CRE-Montréal

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) s'implique depuis quelques années avec la société civile lachinoise et connaît bien les conditions socioéconomiques des populations et l'environnement urbain du secteur Lachine-Est et des quartiers voisins. L'organisme est notamment membre du comité de transport local et a mené une réflexion conjointe avec le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) pour des projets de verdissement dans les secteurs industriels. Plus récemment, nous avons pris part *au Sommet de Lachine-Est : Écoquartier d'aujourd'hui, ville de demain*, organisé par l'organisme citoyen Imagine Lachine-Est. L'ensemble de ces expériences permet au CRE-Montréal de saisir avec acuité les besoins des populations riveraines de Lachine-Est, en termes de mobilité, d'aménagement, de services, de santé et de qualité de vie, pour ne nommer que ceux-là.

Le CRE-Montréal a aussi mené une ambitieuse mobilisation pour que se réalise le projet de la dalle-parc Turcot, qui, tout comme le quartier Lachine-Est, s'inscrit dans le secteur de planification stratégique Turcot-Lachine-Est – l'un des six secteurs de planification stratégique inscrits au [Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal](#) (Ville de Montréal, 2015). Nous appuyons également depuis de nombreuses années les demandes locales de réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, adjacent au secteur Lachine-Est, afin de développer l'interconnectivité des différents quartiers et qu'il soit plus convivial et sécuritaire pour les transports actifs.

Lachine-Est faisant partie intégrante d'un secteur de planification stratégique, son avenir revêt la plus grande importance pour toute la métropole, et c'est aussi à ce titre que sa requalification retient notre attention. Nous sommes convaincus que la transformation de ce secteur névralgique commande de s'inspirer des meilleures pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme durables, et de se doter des moyens nécessaires (instruments d'urbanisme, réglementation, ressources) pour les appliquer.

### Des défis à relever et des opportunités à saisir

La requalification du secteur Lachine-Est représente une formidable occasion de créer un quartier complet, durable et intégré, tout en positionnant Montréal comme une ville prête à relever le défi de la résilience et tournée vers l'avenir. Le maître mot qui doit nous guider dans cette entreprise est l'innovation. Hier, ce concept résonnait avec l'industrialisation du territoire de l'arrondissement de Lachine, qui a largement contribué à la construction du Canada moderne ainsi qu'à son essor économique. Aujourd'hui, innovation rime avec développement durable et doit être entendu comme une invitation à déployer le génie et le savoir-faire montréalais au service de cette vision, sur le territoire de Lachine-Est.

Certes, il y aura d'importants défis à relever. L'**enclavement** du secteur n'est pas le moindre. Le quartier est bordé de barrières physiques (infrastructures routières et ferroviaires, canal de Lachine) qui sont difficiles à franchir. Le manque de perméabilité de la trame de rue constitue une entrave à la mobilité des résidents et des travailleurs. Même lorsque des voies d'accès existent, celles-ci sont souvent inadaptées aux déplacements

conviviaux et sécuritaires des piétons et des cyclistes (trottoirs étroits, absence d'infrastructures protégées pour les cyclistes, etc.).

Lachine-Est n'est pas complètement dépourvu de **milieux naturels** : contrairement à ce que l'on pourrait croire, les friches industrielles, comme celles que l'on retrouve dans Lachine-Est, ne sont pas impropres à la vie. Elles peuvent abriter une flore et une faune adaptées à la ville et contribuer à sa résilience écologique. Toutefois, pour atteindre leur plein potentiel, ces écosystèmes gagneraient à être dépollués, enrichis en biodiversité et interconnectés.

La **contamination** des terrains vacants, héritage des activités industrielles passées, représente à court terme une importante menace pour la santé humaine et un obstacle à l'implantation de nouvelles entreprises. Toutefois, c'est possiblement aussi une occasion à saisir pour l'implantation de procédés verts et innovants de décontamination et, en corollaire, une façon de plus d'explorer des filières industrielles durables permettant la revalorisation des contaminants extraits.

Enfin, l'amélioration de la **qualité de vie** et le rétablissement de l'**équité** sont parmi les plus importants défis à relever. En effet, en plus d'être exposées à des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, de la poussière, des îlots de chaleur et d'autres types de nuisances, les populations voisines des quartiers industriels ont en commun de devoir composer avec des niveaux de défavorisation sociale, matérielle et environnementale élevés, ce qui n'est pas sans impacts sur la santé des individus. C'est le cas des populations voisines de Lachine-Est. Par conséquent, la requalification de ce secteur devra veiller à offrir les meilleures conditions de vie possible à ses résidents et travailleurs, tout en contribuant à la qualité de vie des communautés avoisinantes.

### **Aménager un quartier durable et résilient**

« Je rêve d'un site à la hauteur des grands bâtisseurs urbains du Canada moderne; un lieu où l'on reconstruit la ville... »

Citoyenne s'exprimant lors d'une des soirées d'information de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Le concept de **ville résiliente** apporte des réponses aux défis et opportunités que nous venons de présenter. Il englobe, selon nous, l'ensemble des principes les plus porteurs et adaptés au territoire de Lachine-Est. Selon la [Stratégie montréalaise pour une ville résiliente](#) (Ville de Montréal, 2018), la résilience urbaine est « la capacité des personnes, communautés, institutions, entreprises et systèmes au sein d'une ville à résister, s'adapter et se développer, quels que soient les types de stress chroniques et de chocs aigus qu'ils subissent. Quelques exemples de stress chroniques à Montréal : vieillissement des infrastructures, inégalités sociales, changements climatiques, congestion routière, vieillissement de la population (...) ».

## RECOMMANDATIONS

Pour le CRE-Montréal, la résilience du territoire de Lachine-Est passe par l'application de nouvelles façons de faire que nous présenterons à travers des recommandations se rapportant plus spécifiquement à cinq axes d'action, soit les quatre formulés par les services de la Ville de Montréal (principes de mise en valeur) et un cinquième axe, celui de la gouvernance et de la mise en œuvre. Les recommandations qui suivent répondent à la fois aux défis locaux et métropolitains. Elles viennent appuyer une vision qui soutient le développement d'un milieu offrant une grande qualité de vie à ses habitants, tout en contribuant à positionner la métropole comme une ville d'avant-garde.

### Axe 1 – Le caractère historique du lieu : une assise pour sa requalification

Le territoire de l'arrondissement de Lachine est le berceau de l'industrialisation du pays et a largement contribué à la construction du Canada moderne ainsi qu'à son essor économique. L'innovation a, en quelque sorte, toujours fait partie de son ADN. Aujourd'hui, Lachine-Est a l'occasion de se réinventer de façon innovante par l'intégration de principes d'aménagement qui lui permettront d'être résilient, durable et inclusif. Ainsi, le patrimoine industriel du secteur Lachine-Est nous apparaît comme un trait identitaire à exploiter et à mettre en valeur, tant pour honorer le génie déployé au temps de l'industrialisation et de la construction du Canal Lachine, que pour guider l'aménagement et la vocation du quartier en devenir.

- **Préserver et mettre en valeur les bâtiments et les équipements d'intérêt patrimonial de Lachine-Est**

Il semble évident que les ponts roulants et l'édifice de l'ancienne entreprise Dominion Bridge doivent être conservés et mis en valeur. D'autres bâtiments ou équipements méritent sans doute le même traitement; il sera donc important que les autorités compétentes en fassent un inventaire complet le plus tôt possible.

Les stratégies de mise en valeur du patrimoine industriel matériel incluent l'intégration à de nouveaux bâtiments écoresponsables, le développement d'un langage architectural respectueux de l'identité du quartier, et de nouveaux usages cohérents avec l'histoire des lieux.

- L'adjonction du passé et du présent architectural prendra tout son sens si les nouvelles constructions incarnent le nouveau visage de l'innovation, c'est-à-dire s'ils rencontrent les plus hauts standards de durabilité.
- Le langage architectural à développer devra évoquer et respecter le passé du site, notamment par l'emploi de matériaux comme la brique rouge, le bois et le métal.
- Il serait intéressant de viser une certaine continuité entre les nouveaux usages et l'histoire des bâtiments. Par exemple, les Ateliers créatifs Montréal pourraient participer à la conversion des bâtiments de la Dominion Bridge en ateliers d'artistes travaillant les métaux.

- **Créer une promenade historique reliant Lachine à Lachine-Est**

Un circuit alliant histoire sociale et mobilité active devrait être développé pour mettre en valeur d'importants marqueurs du territoire tels que le canal de Lachine, le fleuve Saint-Laurent, les voies ferrées et l'échangeur Saint-Pierre tout en bonifiant le réseau de mobilité active. Des aménagements végétalisés et des stations d'interprétation du

patrimoine (panneaux explicatifs, longue-vue, etc.) viendraient augmenter la convivialité du parcours et son caractère de promenade.

- **Préserver et mettre en valeur l'histoire autochtone et le patrimoine industriel immatériel**

Lachine-Est correspond à un « [secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel](#) ». Par conséquent, il sera important que les sites prioritaires pour les membres des Premières Nations et les archéologues soient identifiés en amont des travaux de développement urbain et immobilier. En plus des artefacts et sites archéologiques, l'histoire orale autochtone et l'histoire ouvrière pourraient être mises en valeur de différentes manières :

- Expositions, installation vidéo de témoignages, murales;
- Collaborations avec la Société d'histoire, le Musée de Lachine et le Musée Pointe-à-Callière et les communautés autochtones concernées;
- Création de nouveaux espaces combinant des vocations muséale, créative et sociale.

## **Axe 2 – Un milieu de vie complet arrimé au quartier existant**

Faire évoluer une zone industrielle en quartier résilient et complet alliant logements, commerces, services et même certaines activités industrielles est un processus complexe qui mérite une réflexion approfondie. Une planification d'ensemble et une réalisation par phases sont essentielles, pour s'assurer de relever les défis, de saisir les opportunités propres à ce territoire, et garantir l'engagement financier et logistique de l'arrondissement, des promoteurs ou de toute autre structure de gouvernance.

Il est donc primordial de se positionner clairement quant à la localisation, à la complémentarité et la cohabitation des activités et des usages du territoire. L'échelle humaine, essentielle à la réalisation d'un quartier complet, marchable et propice au développement de la vie communautaire, doit se traduire dans le cadre physique et l'organisation spatiale par des choix cohérents concernant la trame de rue, le partage de la rue, l'implantation et la volumétrie du cadre bâti par exemple. La qualité architecturale et l'intégration harmonieuse des diverses activités feront assurément partie des stratégies gagnantes pour arriver à cette fin.

- **Planifier la répartition spatiale des usages à la lumière d'une vision à long terme affinée et la prise en compte de l'échelle spatiale élargie**

La requalification de Lachine-Est est un processus qui se déploiera sur le long terme et l'arrivée de milliers de nouveaux résidents et travailleurs se fera progressivement, au gré des développements. Pour que la répartition spatiale des usages soit toujours cohérente, à terme, lorsque la composante résidentielle sera importante, il est essentiel que le [Programme particulier d'urbanisme](#) (PPU) soit lui aussi le reflet d'une vision à long terme. Cela invite à pousser la réflexion jusqu'au bout sur la place à laisser à la fonction industrielle sur ce territoire et sur les usages à privilégier aux abords de ces zones, pour répondre aux besoins des résidents, des travailleurs et des usagers de services. Des zones tampons et des aménagements devraient être prévus, non seulement pour atténuer les nuisances générées par les activités industrielles, mais aussi pour créer des environnements conviviaux et invitants, ainsi que d'importants axes de transport.

Plus particulièrement, une réflexion approfondie est requise concernant l'intégration du poste de transformation d'Hydro-Québec, qui constitue actuellement une barrière visuelle et physique importante, mais qui occupe pourtant une place stratégique de par sa proximité à la gare de train de banlieue. Enfin, il nous semble tout aussi important que l'offre de services à implanter dans Lachine-Est soit développée en complémentarité avec celle qui existe déjà dans les quartiers environnants, pour éviter d'entrer en compétition avec les commerces existants dans le milieu d'insertion. Le défi consistera à bonifier et dynamiser l'économie locale existante, par un apport économique intégré.

- **Concevoir une trame urbaine offrant un maximum de perméabilité et un minimum de minéralisation et de motorisation**  
La trame de rues d'origine est composée de longs tronçons et d'un cadre bâti industriel massif. Pour développer une trame adaptée au concept de quartier à échelle humaine, tout en respectant le caractère du bâti, nous proposons de limiter le développement des rues carrossables en bitume et de miser sur le développement d'axes de mobilité active (parcours verdis, apaisés et conviviaux). Cela contribuera à la perméabilité des sols, au verdissement, ainsi qu'à l'attrait pour la mobilité active.
- **Planifier l'implantation des nouveaux bâtiments pour réaliser un quartier à échelle humaine tout en respectant l'héritage industriel**  
La trame de rues et les bâtiments hérités de l'ère industrielle forment une matrice caractérisée par de longues distances séparant des bâtiments imposants et de longues distances entre les bâtiments et la rue. Créer un quartier à échelle humaine sur la base de telles conditions requiert une réflexion approfondie et une planification de l'implantation des nouveaux bâtiments, de manière à créer un meilleur rapport à la rue et à l'espace public. Ceci, tout en misant sur les infrastructures naturelles, la mobilité durable, et des lieux de rassemblement et d'appartenance.
- **Penser aux quatre saisons dans l'offre de service en mobilité, dans l'aménagement des espaces publics et dans les activités de la communauté**  
Cela semble relever de l'évidence, surtout pour une ville qui se targue de son caractère nordique. Pourtant, il est important de rappeler que les étés et les hivers à venir ne ressembleront pas aux saisons de notre enfance. Viser la résilience signifie qu'il faut s'assurer d'une gestion optimale des eaux même en hiver, d'une offre de transport actif adaptée et adaptable aux saisons, d'installations de loisirs résilientes, et d'espaces de rassemblement qui demeurent conviviaux en tout temps.

### **Axe 3 – Un environnement sain, attrayant et exemplaire**

L'aménagement de milieux de vie et de travail résilients commence par le sous-sol. Par cette formule, nous voulons souligner le fait que la résilience d'un quartier dépend fortement de sa capacité à absorber les effets des aléas climatiques, une capacité directement liée à la perméabilité des surfaces et à la santé des sols. C'est aussi dans le sous-sol que s'arriment les infrastructures naturelles (sols vivants, trame brune; trame verte et bleue) et les infrastructures grises, que s'enracine la trame verte, et que sont posées les bases du bâti. Bref, un quartier exemplaire et résilient s'appuie sur l'intégration de trois dimensions complémentaires de l'espace urbain (le sol et les infrastructures souterraines; la trame verte et bleue; la rue et le cadre bâti), en accordant la première place aux infrastructures écologiques.

Les friches industrielles de Lachine-Est ne devraient pas être perçues uniquement comme des terrains vacants en attente de projets de développement, mais comme des espaces convertibles en parcs et infrastructures naturelles, composantes essentielles d'un quartier résilient. Bien conçue et bien gérée, une même infrastructure naturelle pourra remplir diverses fonctions : un parc linéaire pourra servir à la fois de corridor de mobilité active et de lien écologique; un mur coupe-son pourra être constitué de végétaux capables de dépolluer les sols et de capter les poussières. Un espace de stationnement aménagé suivant les principes du Stationnement écoresponsable contribuera à la réduction des îlots de chaleur tout en participant à la gestion durable des eaux pluviales.

Enfin, rappelons la valeur économique et sociale des services rendus par la nature. La recherche a récemment démontré que « les arbres urbains publics de l'île de Montréal fournissent l'équivalent de plus de 4 millions de dollars par année en évitement (par captation) des eaux de ruissellement, séquestration et stockage du carbone et réduction de la pollution ». (Fondation David Suzuki, 2018)

- **Intégrer l'aménagement d'infrastructures brunes, vertes et bleues à la planification territoriale et privilégier ce type d'aménagement chaque fois qu'il est possible de le faire**

Nous appuyant sur les meilleures pratiques de l'aménagement durable, nous recommandons de privilégier les infrastructures naturelles pour répondre à divers besoins :

- Décontamination : La phytoremédiation nous apparaît comme une stratégie à privilégier autant que possible. L'idée d'y recourir est d'ailleurs répertoriée par Möbius/CDEC (2017, p.20). Les bancs de phytoremédiation peuvent être conçus et aménagés comme des parcs et de manière à enrichir la biodiversité locale. Toutefois, ce type de procédé n'est pas adapté à tous les types de contaminants et requiert du temps pour atteindre ses cibles; il sera donc important d'en planifier l'intégration au quartier Lachine-Est le plus tôt possible.
- Gestion durable des eaux : Lachine-Est apparaît comme un milieu d'intérêt pour l'implantation d'un *water square*, car cela créerait un espace multifonctionnel répondant à plusieurs besoins identifiés plus haut : rassemblement et détente, gestion des eaux, lutte aux îlots de chaleur et exemple d'innovation. L'implantation de *water squares* correspond d'ailleurs à [une volonté de la ville de Montréal](#). Les [saillies végétalisées drainantes](#) qui seront implantées dans l'arrondissement voisin (Sud-Ouest) sont un autre exemple de technique inspirante.
- Mitigation des nuisances, santé et qualité de vie : Les arbres de rues, les murs et les toits végétalisés, les murs coupe-son végétalisés, les bassins de rétention et plusieurs autres [dispositifs phytotechnologiques](#) et [infrastructures naturelles](#) contribuent à rafraîchir le climat local, réduire les nuisances sonores et capter les particules atmosphériques, ce qui se traduit par des effets positifs sur la santé humaine, physique et psychologique.
- Stationnement écoresponsable : Lachine-Est devrait être conçu de manière à pouvoir se passer de grands stationnements de surface. En cas d'exception, les principes du [Stationnement écoresponsable](#) s'appliqueraient obligatoirement.

- **Intégrer à la planification territoriale et à la conception des aménagements diverses mesures complémentaires visant la gestion durable des eaux**

Un ensemble de mesures complémentaires devrait être appliqué sur le territoire de Lachine-Est, afin de réduire les volumes d'eau de ruissellement. Une gestion exemplaire des eaux devrait viser un rejet nul à l'égout pluvial en cas de pluie légère et une réduction massive des volumes lors des pluies intenses :

- Planter un réseau séparatif : le développement du territoire donne l'occasion d'implanter un réseau séparatif permettant d'une part le transport des eaux usées et d'autre part le transport des eaux pluviales. Cette stratégie nécessite d'assurer un traitement adéquat, entre autres par la végétation, des eaux pluviales avant le rejet au cours d'eau.
- Prévoir le positionnement stratégique de parcs de grande superficie, afin de retenir les eaux pluviales et intercepter les eaux de ruissellement.
- Maintenir la perméabilité du sol sur les lots privés afin de favoriser l'absorption de l'eau.
- Privilégier les infrastructures brunes, vertes et bleues (voir la recommandation précédente).

- **Conserver certaines zones en friche et les valoriser comme composantes d'une trame verte plus vaste**

La friche arborescente qui borde Lachine-Est du côté est s'étire dans l'emprise d'Hydro-Québec et l'emprise ferroviaire jusqu'au golf Meadowbrook et même au-delà. La bande arborée au bord du canal, quant à elle, s'inscrit dans la continuité des berges du canal de Lachine, du parc René-Lévesque jusqu'au niveau de la cour Turcot et au-delà. Ainsi, il nous apparaît essentiel de préserver et valoriser ces deux friches arborescentes de Lachine-Est, inscrites dans une trame verte qui dépasse les limites du secteur à l'étude.



Figure 1. Illustration des zones de friches à conserver (plages colorées en vert) et représentation schématique de leurs liens avec d'autres éléments de la trame verte (flèches pointillées)

De plus, dans le quadrant nord-ouest du secteur Lachine-Est (à l'ouest de l'avenue George-V), il faudra maintenir ou créer un maximum d'espaces verts bien diversifiés, de manière à maintenir un degré intéressant de connectivité fonctionnelle avec le parc Lasalle, le Cimetière Catholique de Lachine et les autres milieux d'intérêt écologiques à l'ouest de Lachine-Est.

#### Axe 4 - Une mobilité accrue à l'échelle du quartier et de la ville

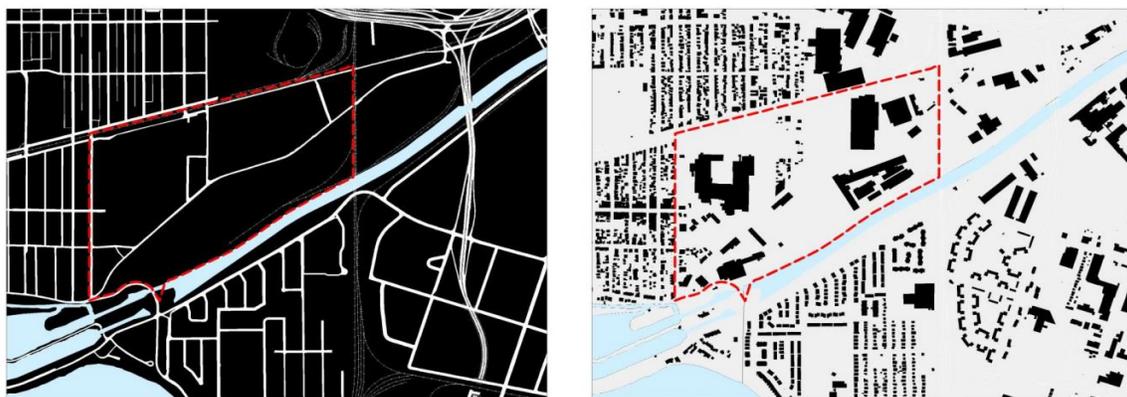


Figure 2. Zoom sur le réseau viaire et la cadre bâti existant de Lachine-Est, Ville de Montréal, 2019

Tel qu'on peut le voir sur les cartes ci-dessus, le secteur Lachine-Est est enclavé par les voies ferrées et les réseaux routier et autoroutier. Sa trame de rues n'offre actuellement qu'une très faible perméabilité ainsi qu'une faible qualité des espaces piétons et cyclistes. Ceci n'est pas sans impact sur le rabattement vers les pôles de transport collectif (train,

autobus et métro), l'accès et la desserte en transport collectif (fréquence, trajets, destinations).

Heureusement, le secteur Lachine-Est présente un fort potentiel pour propulser la mobilité durable. Certaines infrastructures, dont la gare de train du Canal (ligne Cadiac) et le canal de Lachine (vélo), sont des ancrages territoriaux idéaux à consolider en vue d'y faire converger des circuits plus vastes de mobilité active et de les y intégrer.

L'échangeur Saint-Pierre doit impérativement mieux s'intégrer aux quartiers voisins; son réaménagement devrait permettre des traversées sécuritaires et conviviales et présenter une interface intégrant du verdissement et de l'art, afin de contribuer positivement à la qualité de vie des milieux adjacents.

En ce sens, nous recommandons de :

- **Concevoir une trame perméable, composée de rues durables et résilientes**  
Il est essentiel d'accroître la perméabilité de la trame de rues par des aménagements et liens adaptés à la marche, au vélo et à l'utilisation des transports actifs tout en limitant le nombre de voies carrossables.

Au niveau des rues, il sera important d'intégrer des pratiques novatrices alliant un drainage central des rues ou des saillies drainantes, des plantations résilientes d'arbres (avec des fosses continues) et un partage de la rue allouant une part importante de l'espace urbain aux modes de mobilité active. Cette façon de faire permettrait une convivialité des déplacements en toutes saisons en dirigeant les précipitations vers des surfaces perméables et des infrastructures permettant un écoulement plus lent.

- **Consolider les circuits de transports actifs existants et étendre ce réseau par l'aménagement de nouveaux cheminements, circuits et pôles de mobilité**  
De nouveaux parcours de qualité en direction des principaux pôles de commerce, de service et de mobilité (gare, arrêts d'autobus, options de transport collectif à venir) sont requis. Tout aussi important à planifier : l'aménagement de nouveaux pôles de mobilité à la limite des zones de marchabilité (rayon de 500 mètres) qui se dessinent depuis les pôles existants. Nous recommandons également d'aménager une connexion sécuritaire et conviviale vers le canal de Lachine pour les cyclistes, marcheurs et joggeurs.

Enfin, l'ajout d'un lien cyclable de 300 mètres entre la rue Victoria et Saint-Pierre, comme demandé par le comité transport de Lachine, est essentiel à intégrer dans la planification de façon à assurer la sécurité des usagers, mais également la connectivité du réseau actif.

## Annexe 1 : plan du tronçon cyclable

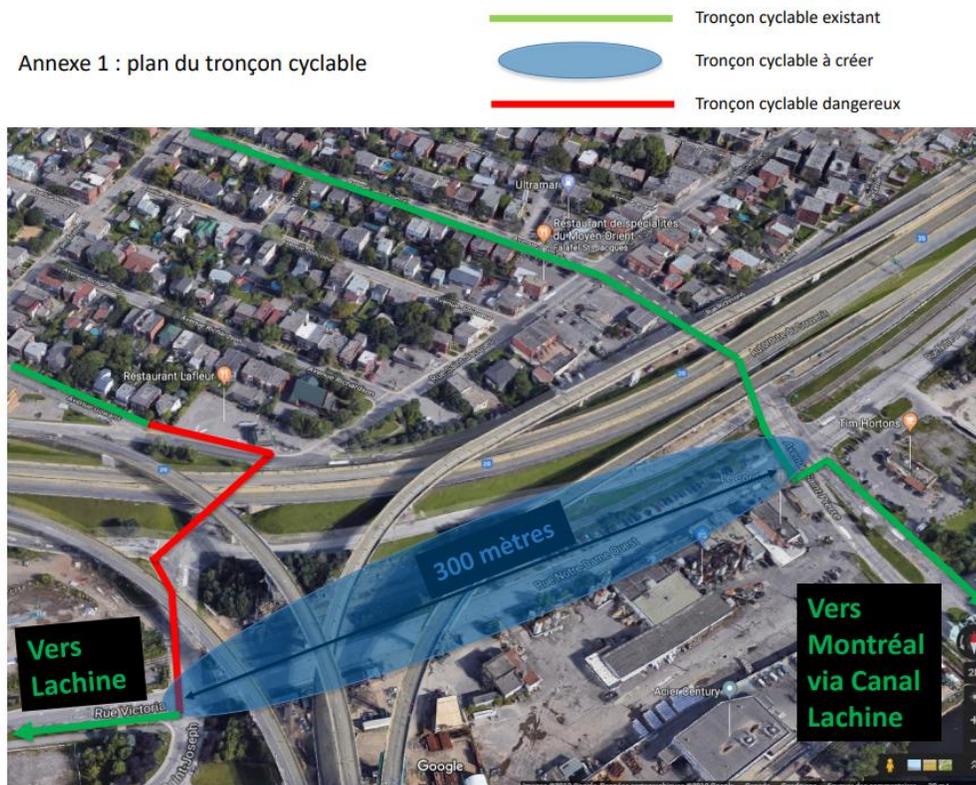


Figure 3. Proposition de tracé reliant la rue Victoria à l'avenue Saint-Pierre tel que demandé par le comité transport Lachine

- **Bannir les grands stationnements de surface et appliquer un ensemble de mesures alternatives**

L'aménagement de grands espaces de stationnement n'est plus en phase avec notre temps. Les défis écologiques que nous devons relever commandent de se tourner vers des alternatives durables :

- Autoriser et privilégier la mutualisation de stationnement dans la réglementation municipale
- Supprimer les minimums de stationnement dans un rayon de 800 mètres d'un pôle de mobilité puis ajuster de façon graduelle le nombre minimal de cases de stationnement selon la distance des réseaux de transport collectif
- Assurer une offre de mobilité efficace en parallèle avec ces mesures.

### Axe 5 – Un cadre réglementaire et une gouvernance adaptés à la vision retenue

Afin de traduire en actions et réalisations concrètes les quatre grands axes, il nous apparaît essentiel de se doter de certaines balises dans la mise en œuvre d'un éventuel PPU. Par conséquent, nous recommandons de :

- **Se doter dans les plus brefs délais d'un cadre réglementaire fort, apte à soutenir les efforts des parties prenantes pour réaliser un quartier réellement durable et résilient**

Les divers règlements encadrant les pratiques d'aménagement sur les domaines publics et privés, notamment ceux qui concernent les parcs et espaces verts, la gestion des eaux, le bâtiment écoresponsable ou la conception des rues, devraient

être adaptés en s'inspirant des meilleures pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement durables. Le cadre réglementaire optimal sera celui qui permettra de donner forme à un quartier résilient exemplaire, ce qui inclut les éléments suivants:

- Exiger un pourcentage minimal de surface verdie et viser un minimum élevé de canopée, considérant que la cible visée par la Ville de Montréal est de 25 % pour l'horizon 2025.
- Conserver un minimum élevé d'espaces verts sur le site en plus d'une plantation massive sur le domaine public.
- Exiger l'implantation de toits blancs ou verts.
- Exiger les plus haut standards en terme de rétention des eaux pluviales sur site.
- Interdire la construction de grands stationnements de surface.

Dans l'attente d'un tel cadre, il est possible que des projets érigés à court terme ne cadrent pas dans la vision d'un quartier résilient. Plus tôt ce cadre réglementaire sera consolidé, plus tôt l'ensemble des parties prenantes pourront travailler dans le même sens.

- **Mettre en place une structure de gouvernance propre au secteur pour encadrer et veiller au développement cohérent du projet de requalification du quartier, entre les acteurs et à travers le temps**

Le développement d'un quartier « par traits d'union » (c'est-à-dire au gré des projets, à travers une vision morcelée du territoire) est à proscrire; dans le cas d'un quartier intégré et durable, c'est une approche tout simplement antinomique et antiproductive.

Au contraire, maintenir le cap sur l'avènement d'un quartier résilient exige le maintien d'une vision d'ensemble, d'une concertation des acteurs et d'un leadership fort. L'instance responsable de cette gouvernance pourrait, entre autres, veiller à éviter le morcellement, affecter les lots publics pour usage de parcs, et collaborer à la planification de l'offre de mobilité durable. La création d'une entité tierce permettrait d'implanter la démarche holistique proposée par la CDEC et Möbius4 qui allie la temporalité et la durabilité (2017).

## CONCLUSION

La transformation du secteur Lachine-Est représente une occasion unique d'apporter une plus-value sociale, économique et écologique, non seulement au quartier, mais également à l'ensemble du secteur plus vaste dans lequel il s'inscrit.

Les défis sont multiples et de taille (désenclavement, décontamination des terrains, gestion durable des eaux de pluie, préservation des patrimoines industriel et naturel) et les relever ne rendra la transformation du secteur que plus impressionnante. La trame de rues pratiquement inexistante actuellement laissera place à un réseau de voies et de cheminements perméables, conviviaux et connectés; les friches et espaces verts actuellement isolés seront interreliés via un corridor vert et actif; les activités strictement industrielles migreront vers celles d'un quartier complet, résilient et axé vers la mobilité durable.

En participant à l'amélioration des transports actifs et collectifs; à la préservation et à la consolidation des espaces bruns, verts et bleus; et à la bonification de l'offre des commerces de proximité pour tout Lachine, ce sont non seulement les résidents de Lachine-Est, mais aussi ceux des quartiers voisins qui en ressortiront gagnants.

Pour concrétiser cette vision ambitieuse et digne du 21<sup>e</sup> siècle, l'arrondissement devra s'appuyer sur les meilleures pratiques et les plus hauts standards en matière d'aménagement et d'urbanisme durables. Afin d'assurer une mise en œuvre cohérente, inscrite dans le temps, il devra également veiller à se doter des moyens réglementaires, financiers et d'un mécanisme de gouvernance adapté permettant d'encadrer les transformations à venir en étroite collaboration avec l'ensemble des parties prenantes.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300  
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890  
info@cremtl.qc.ca  
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

