



Secteur Lachine-Est

Document d'information

Novembre 2018



Page couverture: ponts roulants et cour d'entreposage et d'expédition dans Lachine (année inconnue)

Crédit: Dominion Bridge Company Limited/ Bibliothèque et Archives Canada



Table des matières



Mots des élus

Introduction	5
1. Territoire	7
2. Principaux constats	10
3. Contexte de planification	15
4. Vision et principes de mise en valeur	20
5. Principaux défis	22
6. Prochaines étapes	24



Mots des élus

Mot de Éric Alan Caldwell

Membre du comité exécutif, responsable de l'urbanisme, du transport et de l'Office de consultation publique de Montréal



Le 3 octobre dernier, le comité exécutif confiait à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de soumettre l'avenir du secteur Lachine-Est au débat public. Cette consultation, qui s'amorce aujourd'hui, offre à la population et aux diverses parties prenantes un espace pour échanger sur le secteur et représente une occasion de convenir collectivement d'une vision et de principes qui guideront sa transformation dans les années à venir.

Depuis l'adoption du Plan d'urbanisme, en 2004, le secteur Lachine-Est a fait l'objet de diverses études et analyses qui ont permis d'établir des constats avec lesquels sa requalification devra composer.

La vision et les principes mis de l'avant dans ce document reposent sur ces constats. Ils visent la création d'un milieu de vie agréable, dynamique, respectueux du caractère spécifique de Lachine-Est et offrant des conditions plus favorables aux transports actifs et collectifs.

Je vous invite à participer activement et en grand nombre à la consultation sur l'avenir de Lachine-Est. Votre contribution est essentielle pour faire de la transformation de ce secteur un exemple de requalification urbaine réussie.



Éric Alan Caldwell

Mot de Maja Vodanovic

Mairesse de l'arrondissement de Lachine



C'est un grand plaisir pour mes collègues et moi-même que de voir se concrétiser la consultation publique sur le développement et l'aménagement du secteur Lachine-Est à laquelle nous nous étions engagés. Ce secteur a déjà fait l'objet de consultations dans le passé ainsi que d'un grand forum citoyen organisé par l'arrondissement au printemps 2018.

La présente consultation, plus large et inclusive, marque un nouveau jalon dans la planification du secteur. C'est l'occasion pour la population de Lachine et des milieux avoisinants de faire part de ses aspirations et d'assurer qu'elles soient reflétées dans la planification en cours.

Je vous invite à prendre une part active à cette consultation afin que nous puissions définir ensemble les standards et le style de développement que nous souhaitons pour ce territoire chargé d'histoire et plein de promesses. Nous voulons que ce développement réponde aux besoins de tous les Lachinois et soit à l'image de vos aspirations.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Maja Vodanovic'.

Maja Vodanovic



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

Introduction



Berceau de l'industrialisation de Montréal, le secteur Lachine-Est est amené à connaître une nouvelle vocation. En effet, sa requalification, en vue d'en faire un secteur d'activités diversifiées à dominante résidentielle, fait l'objet d'un exercice de planification de façon intermittente depuis 2006. À ce jour, cette démarche a permis de documenter les atouts, les contraintes spécifiques à ce secteur et de dégager des éléments de vision, lesquels devraient être pris en compte afin que sa transformation puisse se concrétiser dans le respect de ce qui lui confère un caractère unique.

À l'automne 2018, la Ville de Montréal a confié à l'OCPM le mandat de tenir un débat public citoyen sur l'avenir du secteur. Cette consultation représente une occasion d'échanger sur les enjeux liés au développement et à l'aménagement de Lachine-Est et de partager des éléments de vision pour son avenir. Préparé à ces fins, ce document fait le point sur ces enjeux ainsi que sur les premiers éléments de vision pour la mise en valeur du secteur.

Lachine-Est a été désigné au Plan d'urbanisme de 2004 comme secteur à transformer en raison du déclin de ses activités industrielles et de sa situation en bordure du canal de Lachine à proximité de la rue Notre-Dame, du Vieux-Lachine et du réseau autoroutier. Cette intention a été reconduite dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté en 2015.

D'une superficie d'un peu plus de 60 hectares, dont une cinquantaine sont à requalifier, le secteur a été occupé pendant une centaine d'années par des industries formant un vaste complexe métallurgique. Il comporte aujourd'hui un héritage industriel avec lequel sa transformation devra composer. Ainsi, un des principes qui guideraient sa transformation en milieu de vie complet offrant également des lieux d'emploi est celui du respect des grandes composantes patrimoniales qui font sa singularité.

La Ville souhaite soumettre les premiers éléments issus de la démarche de planification au public pour discussion. Dans un premier temps, ce document fait un survol de l'état des lieux du territoire et des principaux constats qui s'y rapportent. Dans un deuxième temps, il présente des éléments de vision ainsi que des principes pour guider le développement et l'aménagement de Lachine-Est. Il énumère ensuite un certain nombre de défis à relever pour mettre en œuvre la transformation du secteur et se conclut par une présentation des étapes à venir après la consultation publique de l'OCPM.

Figure 1

Plan de localisation

-  Limite du secteur Lachine-Est
-  Limite d'arrondissement et ville reconstituée
-  Lieu historique national du Canal-de-Lachine
-  Grand espace vert ou récréatif



1. Territoire

Localisation



6^e Avenue



Rue Victoria



Pont ferroviaire du Canadien Pacifique

Le secteur Lachine-Est est situé dans la partie est de l'arrondissement de Lachine. Il est délimité par le canal de Lachine, la 6^e Avenue, la rue Victoria et les voies du Canadien Pacifique. Depuis janvier 2017, il est desservi par une gare de train de banlieue implantée sur la ligne reliant Candiac au centre-ville.

Le secteur est bordé, à l'est, par des zones d'activités industrielles. Le canal de Lachine correspond à sa limite sud et à la ligne de séparation entre les arrondissements de Lachine et de LaSalle. À l'ouest de la 6^e Avenue, le secteur est bordé par un milieu de vie établi.

Au nord de la rue Victoria, on trouve un quartier résidentiel à l'ouest de l'avenue George-V et une zone industrielle à l'est de celui-ci.

La principale voie de circulation du secteur est le boulevard Saint-Joseph qui le traverse d'est en ouest en le divisant en à peu près deux parties égales et à partir duquel s'articule le lotissement.

L'échangeur Saint-Pierre est situé à environ 500 mètres au nord-est du secteur. Il doit faire l'objet de travaux par le ministère des Transports une fois que les travaux de réaménagement de l'échangeur Turcot auront été complétés, soit après 2020.

Lieu historique national du Canal-de-Lachine



Un secteur associé à l'essor industriel des abords du canal de Lachine

Lachine doit son existence à sa situation géographique stratégique en amont de rapides qui posent un obstacle à la navigation. Elle est établie à l'extrémité ouest d'un chemin de portage obligé pour qui fait le commerce des fourrures entre Montréal et la région des Grands Lacs. Au 17^e siècle, c'est un poste fortifié qui sert à la fois de comptoir pour le commerce des fourrures et de refuge en cas d'attaques iroquoises. Un fort y est construit à ces fins en 1665.

Un premier chemin de portage, le chemin de Lachine (chemin Lower Lachine), relie Ville-Marie à Lachine en longeant le fleuve Saint-Laurent. Il est régulièrement inondé et on ouvre, plus loin du rivage, un deuxième chemin qui traverse l'intérieur des terres (le chemin Upper Lachine) qui devient vite la principale voie de communication vers l'ouest (axe de la rue Saint-Jacques et du boulevard Saint-Joseph).

En 1689, les Sulpiciens mettent en œuvre un premier projet de creusement d'un canal pour contourner les rapides, mais sa construction est interrompue par des raids iroquois et, ultimement, par des problèmes techniques et financiers. Il s'agirait du premier ouvrage de canalisation en Amérique du Nord, dont il subsiste encore des vestiges dans le secteur Lachine-Est.

Plus d'un siècle plus tard, en juillet 1821, la construction du canal de Lachine s'amorce. Le canal, inauguré en 1824, et qui sera élargi en 1843-1848 et en 1873-1885, devient le berceau de l'activité industrielle au Canada puisqu'il permet le transport des marchandises du fleuve vers les Grands Lacs en plus de fournir de l'énergie hydraulique aux industries. Lachine bénéficiera également d'une desserte ferroviaire dès 1847 avec l'implantation du réseau de chemin de fer Montreal & Lachine.



Représentation du Village palissadé de Lachine en 1689, 1898-1912, Walter Baker, Musée McCord



Illustration d'un portage, vers 1856
Cornelius Krieghoff - Bibliothèque et Archives Canada



McCarthy Aero Services Ltd./ Bibliothèque et Archives Canada

Embouchure du canal de Lachine (1920)



Vue aérienne de la Dominion Bridge (vers 1915)

Dominion Bridge Company Limited/ Bibliothèque et Archives Canada

Un vaste complexe industriel s'édifie en bordure du canal à partir de la fin du 19^e siècle. En 1883, la Dominion Bridge Company construit son usine principale à Lachine au nord du boulevard Saint-Joseph. La compagnie se spécialise dans le travail du fer et de l'acier ainsi que dans la fabrication de ponts et de structures métalliques. Elle participe à des réalisations marquantes à Montréal, notamment les ponts Mercier et Jacques-Cartier, la Place Ville-Marie, l'hôtel Le Reine Elizabeth et la croix du mont Royal.

L'installation de la Dominion Bridge entraîne l'implantation d'établissements industriels connexes, dont, en 1883 et 1886, la Dominion Wire (tréfilerie) et la Dominion Wire Rope (câbles d'acier), qui deviendront plus tard la Stelfil. En 1907, l'équipementier américain Allis-Chalmers s'ajoute, suivi par la compagnie Jenkins Brothers qui établit, en 1932, une usine de valves à l'est de l'avenue George-V.

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, rend le canal de Lachine obsolète et annonce le déclin des entreprises qui le bordent. Les quartiers industriels qui longent le canal sont durement touchés, notamment pointe Saint-Charles, Saint-Henri, la Petite-Bourgogne et le quartier ouvrier de Lachine. En 1970, le canal de Lachine est officiellement fermé. Les activités manufacturières et industrielles se relocalisent progressivement en périphérie à proximité des grands axes autoroutiers.

Dans le secteur Lachine-Est, la Jenkins ferme ses portes en 1991, bientôt imitée par Allis-Chalmers (2000), la Dominion Bridge (2003) et enfin la Stelfil, devenue Mittal (2008). Aujourd'hui, la plupart des bâtiments de ces grands complexes industriels sont abandonnés, sous-utilisés ou démolis.

Le paysage de Lachine-Est demeure néanmoins marqué par des reliquats de l'activité industrielle (lotissement, bâtiments industriels, ponts roulants, antennes ferroviaires, machinerie, etc.). Cet héritage comporte aussi son lot de contraintes, notamment la présence de sols contaminés et un domaine public pauvrement aménagé et en mauvais état.



Ponts roulants de la Dominion Bridge

2. Principaux constats

Un riche patrimoine archéologique, paysager et industriel

Le secteur Lachine-Est conserve des traces de plusieurs des éléments qui en ont marqué l'histoire bien que certains sont aujourd'hui peu apparents et que, de manière générale, aucun de ces éléments n'est valorisé.

Le boulevard Saint-Joseph, son axe central, correspond ainsi à l'un des premiers liens entre Montréal et Lachine. Son tracé correspond à celui de la Upper Lachine Road et figure sur des cartes remontant au 17^e siècle. Il fait partie des « tracés fondateurs » indiqués au Plan d'urbanisme.

Le secteur est situé au point de rencontre entre deux trames de rues qui suivent des orientations différentes de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph. Au nord de celui-ci, la trame de rues est perpendiculaire au fleuve, tout comme dans le reste de l'arrondissement. Au sud du boulevard Saint-Joseph, la trame des rues est plutôt perpendiculaire au canal de Lachine.

L'élément de patrimoine archéologique le plus significatif est sans doute le premier canal des Sulpiciens dont le tracé parcourt l'ensemble du secteur d'est et ouest. Cet ouvrage témoigne des efforts menés sous le régime français pour créer un lien navigable entre Montréal et la région des Grands Lacs et doit être pris en considération dans l'aménagement et le développement immobilier.

Figure 2

Intérêt archéologique et patrimonial

-  Grande propriété à caractère institutionnel
-  Secteur de valeur exceptionnelle
-  Secteur de valeur intéressante
-  Ensemble urbain d'intérêt
-  Ensemble industriel d'intérêt
-  Secteur d'intérêt archéologique
-  Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle
-  Immeuble de valeur patrimoniale intéressante
-  Tracé fondateur d'intérêt patrimonial
-  Tracé du réseau ferroviaire
-  Canal des Sulpiciens
-  Limite du secteur Lachine-Est



Le canal de Lachine est une infrastructure qui a joué un rôle déterminant dans le développement du secteur qui s'inscrit dans un corridor industriel de plus de 14 kilomètres s'étendant du port de Montréal à Lachine. L'importance du canal dans le développement de Montréal, mais aussi à l'échelle nationale, lui a valu d'être désigné d'importance nationale par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada dès 1929. Outre sa valeur historique, le canal a une forte valeur paysagère. Cependant, son tronçon dans Lachine-Est est peu accessible et n'est pas aménagé.



Vue sur le canal de Lachine

Plusieurs bâtiments industriels, notamment parmi ceux faisant partie du complexe de la Dominion Bridge, ont une valeur patrimoniale et architecturale intéressante, voire exceptionnelle. Le secteur comporte également des infrastructures qui témoignent de la dynamique de production industrielle.

Ainsi, il est sillonné par des antennes ferroviaires et des voies qui, à partir de la fin du 19^e siècle, desservait les industries et communiquaient avec les réseaux du Grand Tronc et du Canadien Pacifique. On y trouve également des ponts roulants qui étaient utilisés pour la manutention des pièces lourdes à l'intérieur des halles de certains bâtiments de même qu'à l'extérieur de ces bâtiments.



Édifice de la Dominion Bridge



Ponts roulants le long du boulevard Saint-Joseph

Une desserte en infrastructures et en équipements défective

Durant une centaine d'années, l'aménagement du secteur Lachine-Est a été surtout conditionné par le souci de répondre aux impératifs de la production industrielle. Il présente ainsi de grandes lacunes quant à l'obsolescence des infrastructures et est dépourvu de tout ce qui contribue à la qualité d'un milieu de vie.

Les rues qui bordent le secteur, de même que le boulevard Saint-Joseph, atteignent des niveaux de congestion importants durant les heures de pointe. Il est difficilement envisageable d'accroître la capacité du boulevard Saint-Joseph, en l'élargissant, dans la mesure où ses deux extrémités constitueraient de toute façon des goulots d'étranglement (intersection chemin du Musée, 6^e Avenue et boulevard Saint-Joseph, à l'ouest, et viaduc ferroviaire, à l'est).

Le domaine public a été aménagé surtout dans l'esprit d'accommoder le camionnage. Les trottoirs ont une largeur minimale, sont généralement en mauvais état et sont plantés de poteaux électriques. Le domaine public ne comporte pas de mobilier urbain et son aménagement ne compte que quelques rares arbres. La plupart du temps, l'encadrement du domaine public se résume à une clôture implantée sur la limite de propriété.

Le réseau de rues du secteur n'offre pas une grande variété de parcours piétons. Le morcellement des terrains en grands lots se traduit par une grille de rues à peu près inexistante, ce qui, avec le piètre aménagement du domaine public, est l'un des facteurs qui rendent le secteur peu propice à la marche. Une piste cyclable longe la rue Victoria au nord du secteur sans en desservir le cœur. Le secteur participe à la discontinuité de la piste qui longe la rive nord du canal de Lachine plus à l'est et s'interrompt à l'avenue Dollard.



6^e Avenue



Boulevard Saint-Joseph



Boulevard Saint-Joseph



Vue de la Cintube vers le canal de Lachine



Boulevard Saint-Joseph



Rue Victoria

Le secteur est actuellement dépourvu de parcs et d'espaces publics et ne compte aucun équipement ou service pour soutenir la vie communautaire. La rue Notre-Dame, l'axe commercial qui en est le plus rapproché, nécessite des efforts de revitalisation et est relativement coupée du secteur.

Lachine-Est s'inscrit dans le bassin de drainage Saint-Pierre qui couvre environ 5 440 hectares et qui est desservi par un réseau d'égout de type unitaire, où les eaux usées et les eaux de pluie sont mélangées. Ce réseau, conçu il y a une cinquantaine d'années, a atteint aujourd'hui sa capacité maximale et doit être remplacé par des infrastructures pour les eaux usées et prévoir un ouvrage de surverse qui permet de rejeter des eaux propres au canal de Lachine via un émissaire, l'émissaire Rockfield, situé légèrement à l'est des voies du Canadien Pacifique.

En matière de transport collectif, le secteur bénéficie d'une bonne desserte par autobus, mais la fréquence de passage est plutôt faible et les temps de parcours jusqu'au métro (stations Angrignon, Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri et Vendôme) sont relativement longs (de 20 à 30 minutes dans les meilleurs cas). Depuis janvier 2017, le secteur est desservi par une gare de train de banlieue, la gare du Canal, sur la ligne reliant Candiac à la gare Lucien-L'Allier au centre-ville. Le trajet jusqu'au centre-ville prend un peu moins de 20 minutes.

Un milieu isolé des secteurs avoisinants

Lachine-Est est enclavé et coupé des milieux de vie avoisinants avec lesquels il a historiquement entretenu un rôle complémentaire, en tant que lieu de travail pour de nombreux Lachinois. Ironiquement, le secteur est enclavé par les grandes infrastructures de transport qui sont à l'origine de son essor économique, soit le canal de Lachine et les voies ferroviaires qui le bordent au nord et à l'est.

Le secteur comporte peu de liens routiers avec les quartiers avoisinants. Il s'agit essentiellement du boulevard Saint-Joseph, de la rue Saint-Louis et de l'avenue George-V. Certaines contraintes limitent les possibilités d'aménager de nouveaux liens routiers ou de réaménager les liens existants, entre autres le franchissement du canal, la présence de deux viaducs ferroviaires et les voies de chemin de fer à niveau au nord du secteur qui sont en grande partie inutilisées.

Par son échelle, le secteur est aussi en rupture avec les milieux avoisinants. Il est ainsi constitué de grands lots et de vastes bâtiments industriels ceinturés de grands espaces libres dédiés à l'entreposage ou aux manœuvres (camions, trains, ponts roulants). Les plus grands lots dans les milieux de vie à l'ouest ou au nord de Lachine-Est ont une superficie de 450 m² à 500 m², alors que les lots industriels du secteur peuvent atteindre 2, 5, 6, voire 10 hectares dans le cas de la Dominion Bridge.

Le secteur ne comporte aucun équipement ou service répondant aux besoins des milieux de vie avoisinants et ne contribue que très peu à la vitalité des activités commerciales de ces milieux. Il offre évidemment de moins en moins d'emplois pouvant être occupés par leur population active à mesure que ferment ses entreprises.

Figure 3

Occupation du sol

- Résidentiel
- Résidentiel mixte
- Commerce, service, bureau
- Institutionnel ou communautaire
- Parc et espace vert
- Emploi
- Zone en redéveloppement
- Limite du secteur Lachine-Est



3. Contexte de planification

Vocations du territoire

Le secteur Lachine-Est fait partie des 26 secteurs de planification détaillée définis dans le Plan d'urbanisme de Montréal adopté en novembre 2004. Dans un premier temps, l'affectation de ce secteur est passée de « secteur industriel » à « secteur mixte ». Puis, en janvier 2016, elle a été revue en faveur d'une affectation « secteur d'activités diversifiées » après des ajustements au Plan d'urbanisme visant à établir une concordance avec le nouveau Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

En 2005, dans la foulée de l'adoption du Plan d'urbanisme, l'arrondissement a modifié la réglementation de zonage afin, notamment, d'autoriser l'habitation dans la plus grande partie du secteur. Une zone industrielle a été maintenue dans sa portion nord-est et une zone commerciale dans sa portion sud-ouest, à proximité de la 6^e Avenue et du boulevard Saint-Joseph. Des projets résidentiels peuvent ainsi y être réalisés de plein droit.

Depuis 2013, l'arrondissement a analysé et évalué un projet immobilier de 6 hectares. Ce projet, connu comme celui du site de la Jenkins, a été autorisé en août 2017 et les infrastructures ont été construites par la suite. L'arrondissement a ainsi pu délivrer les premiers permis de construction à partir d'août 2018.

La démarche de planification a permis d'établir un certain nombre d'orientations et de principes, qui sont soumis à la présente consultation publique, pour encadrer le développement futur de Lachine-Est. Elle a été menée avec la participation de représentants du Service de la mise en valeur du territoire, de l'arrondissement de Lachine, du Service des infrastructures, de la voirie et des transports et du Service de l'eau. Le Service des finances et le Service de la diversité sociale et des sports ont également été mis à contribution.

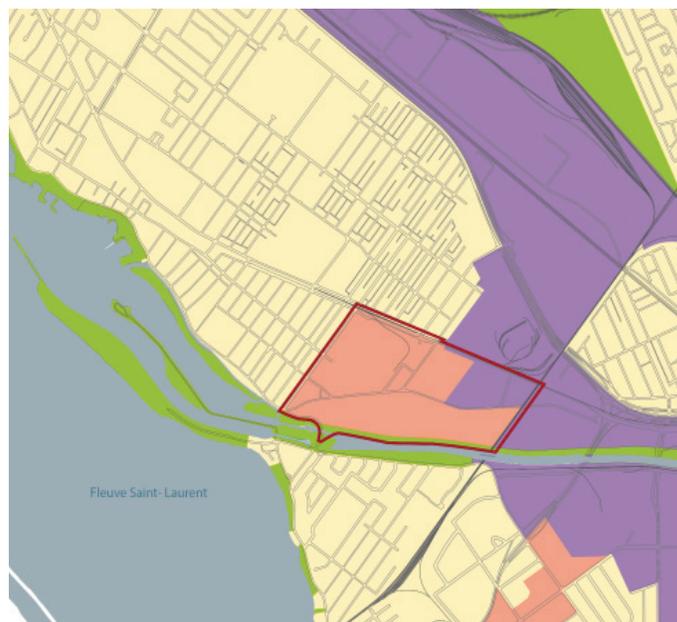


Figure 4

Grandes affectations

-  Dominante résidentielle – Aire à dominante résidentielle couvrant la majeure partie du territoire de l'agglomération.
-  Activités diversifiées – Aire d'activités diversifiées, située généralement au carrefour ou le long d'infrastructures de transport, qui peut comporter une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines, mais respectant les caractéristiques de son milieu.
-  Industrie – Aire à vocation économique regroupant un ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services.
-  Grand espace vert ou récréation – Aire réservée aux autres grands espaces verts relevant de l'agglomération ainsi qu'aux espaces verts donnant un accès physique ou visuel aux rives, aux berges et aux îles, ainsi qu'aux grands cimetières.
-  Limite du secteur Lachine-Est

Depuis l'adoption du Plan d'urbanisme, le secteur a fait l'objet d'études et d'analyses portant sur le commerce et l'emploi, le patrimoine, la circulation et les infrastructures.

Une **Analyse de l'emploi et du dynamisme économique du secteur** a été menée en 2006. Elle visait à faire le portrait des entreprises du secteur et à évaluer leurs perspectives de développement. L'analyse concluait que la situation stratégique du site demeure un attrait pour plusieurs de ces activités. Par contre, elle soulevait les problèmes de vétusté de plusieurs immeubles industriels, de faibles perspectives de croissance, la faible intensité d'emploi et la présence de terrains et de bâtiments vacants dans la partie sud du secteur. En octobre 2016, une étude intitulée **Portrait et potentiel de transformation des activités économiques dans le secteur Turcot—Lachine-Est** a également été réalisée.

Une étude de **Potentiel de développement commercial de l'arrondissement de Lachine** a été faite pour le Centre local de développement (CLD) de Lachine en 2007. Cette étude portait sur l'activité commerciale dans l'ensemble de l'arrondissement. Elle a permis de constater que l'offre et la demande commerciales étaient relativement équilibrées, mais qu'il existait des fuites commerciales pour certaines catégories de biens (alimentation, vêtements, librairies-papeteries, meubles et articles de décoration).

En 2008, une **Analyse du potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel est de Lachine** a été effectuée pour le SMVT. Cette analyse documente l'historique de l'occupation du secteur, décrit ses grandes composantes, énonce des principes de conservation, détermine les éléments de patrimoine significatifs, propose des orientations de mise en valeur et formule un certain nombre de recommandations.

En 2016, une **Étude d'impact sur les déplacements** a été réalisée pour le secteur. L'étude fait, dans un premier temps, un portrait de la situation actuelle, elle évalue ensuite les impacts sur la circulation d'un scénario de développement élaboré par le SMVT (environ 4 160 logements et 78 000 m² de commerces, institutions et industries) et propose enfin des mesures d'atténuation de ces impacts (gestion des feux, réaménagement de certaines intersections, élargissement de voie, etc.).

Parallèlement à ces études, le SMVT a analysé, avec le concours du Service de l'eau, les besoins et les pistes de solution en ce qui a trait à la desserte du secteur en infrastructures de gestion de l'eau. Ces analyses, effectuées à l'interne, ont fait ressortir la nécessité d'implanter un réseau de type séparatif pour desservir le secteur (le réseau actuel est de type unitaire). La mise en place de ce réseau représente un défi sur le plan technique et financier. Elle nécessite des autorisations de plusieurs instances, dont, principalement, Parcs Canada.

Démarches de consultation



Document de consultation, avril 2017

L'avenir du secteur Lachine-Est a fait l'objet d'exercices de consultation en 2014, en 2016 et, plus récemment, au printemps 2018.

La consultation de 2014, menée en août et en septembre, était constituée de 4 rencontres de groupes de discussion thématiques regroupant des acteurs de la communauté montréalaise ayant une expertise pouvant enrichir la réflexion sur l'avenir du secteur. Ces rencontres sectorielles portaient sur les aspects suivants : sociocommunautaire, patrimoine et culture, urbanisme et environnement et développement économique. Un rapport synthèse de cette consultation a été achevé en octobre 2014.

En septembre 2016, l'arrondissement de Lachine a mandaté la CDEC LaSalle-Lachine pour l'organisation d'une consultation sur le futur du secteur Lachine-Est. Celle-ci a eu lieu en octobre, novembre et décembre 2016 et a fait l'objet d'un rapport qui a été déposé en avril 2017. Cette consultation a été marquée par des rencontres thématiques abordant les thèmes de l'économie, de la diversité, de l'éducation, de la culture, de l'environnement, de la communauté et de la mobilité. Elle comportait une activité citoyenne.

En mai 2018, l'arrondissement de Lachine tenait un grand forum citoyen sur le développement de Lachine-Est. Cet événement comportait des conférences sur les meilleures pratiques dans plusieurs domaines par des spécialistes renommés suivies de tables de discussion s'articulant autour de 4 thèmes, soit la mobilité, le patrimoine, le développement durable et la densité.



Forum citoyen, mai 2018

Projets connexes

Gare du Canal

La gare du Canal est un projet réalisé par l'Agence métropolitaine de transport qui consistait à implanter une gare sur la ligne de train de banlieue reliant Candiac au centre-ville. Cette gare, établie au croisement des voies du Canadien Pacifique et du boulevard Saint-Joseph, dans Lachine-Est, fait partie des mesures temporaires mises en place pour atténuer les impacts des travaux de réaménagement de l'échangeur Turcot. La gare du Canal est entrée en service en janvier 2017. Un stationnement incitatif de 150 places a été aménagé pour la desservir.

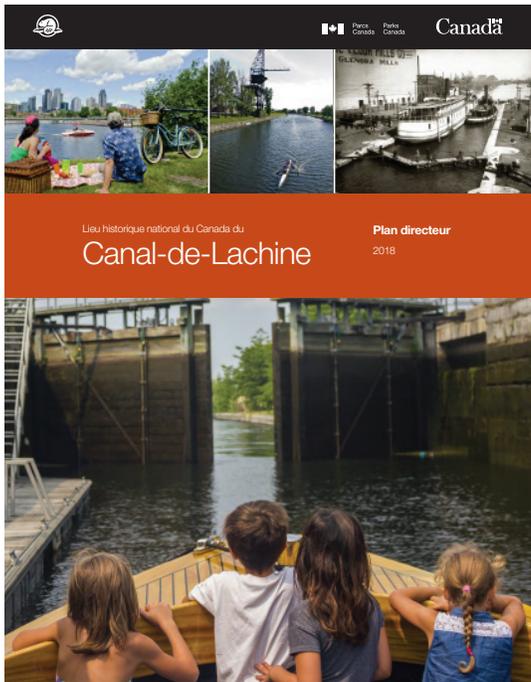
En raison de son caractère temporaire, l'aménagement de la gare est minimaliste. Ainsi, le stationnement incitatif est en gravier et, de manière générale, aucune plantation ou aucun aménagement paysager n'a été intégré à son implantation si ce n'est une clôture pour le délimiter et en sécuriser l'accès. Par ailleurs, la gare est dépourvue de dépose-minute et n'est actuellement pas universellement accessible.

La gare du Canal permet de rejoindre le centre-ville (gare Lucien-L'Allier) en un peu moins de 20 minutes. En semaine, il y a huit départs en direction du centre-ville le matin et un en après-midi.

Bassin Rockfield

Prévu pour desservir le bassin versant Saint-Pierre qui couvre plus de 5 440 ha, le projet du bassin Rockfield est une infrastructure de rétention d'une capacité de 45 000 m³. Actuellement en construction immédiatement à l'est du secteur Lachine-Est, il est conçu pour réduire les surverses au canal de Lachine lors de pluies importantes. Lors de telles pluies, il arrive que le collecteur Saint-Pierre, qui achemine les eaux à la station d'épuration atteigne sa pleine capacité. Dans ces cas, une structure permet de détourner les eaux excédentaires, qui sont un mélange d'eau de ruissellement et d'eaux usées, vers le canal de Lachine.

La mise en service du bassin Rockfield, prévue en 2020, permettra de réduire la fréquence de ces surverses, qui est de 3 à 5 par année, à une seule tous les 5 ans en emmagasinant temporairement les eaux usées lors de très fortes précipitations. Cette infrastructure n'est cependant pas prévue pour accueillir un volume d'eau additionnel en provenance du secteur Lachine-Est. La dernière phase de réalisation de ce projet inclut des travaux visant à permettre le raccordement éventuel d'un nouveau réseau pluvial dont la mise en place est un prérequis au développement immobilier de Lachine-Est.



Plan directeur du Canal-de-Lachine

Le 1^{er} juin 2018, le nouveau plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine a été approuvé par la ministre responsable de Parcs Canada. Ce plan remplace le plan directeur de 2004 qui s’inscrivait dans la conjoncture de la réouverture du canal qui avait été fermé 30 ans plus tôt.

Le nouveau plan directeur s’inscrit dans le contexte du renouvellement du lieu et de ses abords, donc dans un contexte de revitalisation urbaine. Il vise à mieux positionner le canal dans l’offre touristique et culturelle de Montréal et à en faire un lieu emblématique et inspirant, porté par une communauté engagée envers sa protection et sa mise en valeur.

Le plan directeur propose quatre stratégies clés pour concrétiser cette vision, soit :

- Le canal de Lachine : un emblème montréalais;
- Une expérience de visite renouvelée;
- Un bien collectif important, vecteur de développement pour les communautés;
- Une vitrine exceptionnelle sur l’histoire et l’innovation.

Le plan directeur cible plus particulièrement l’aménagement des abords du bassin Peel au cours des 10 prochaines années.

4. Vision et principes de mise en valeur

Faisant écho aux consultations publiques citoyennes menées depuis 2014, l'énoncé de vision de développement et d'aménagement du secteur Lachine-Est propose sa transformation en milieu de vie agréable offrant également des lieux d'emplois et dont l'aménagement et le développement évoquent la singularité de l'histoire à travers le respect et la mise en valeur des grandes composantes patrimoniales, paysagères et archéologiques. Cette vision consiste, en quelque sorte, à jeter un pont entre le passé industriel du secteur et son avenir à vocation principalement résidentielle.

Les grands principes qui guideront le développement futur du secteur devraient, entre autres, assurer l'intégration de rappels de l'activité industrielle et perpétuer des traces de son organisation. Ces principes devraient également se conformer aux paradigmes actuels en matière d'environnement, de transport urbain, d'activité économique, d'intégration urbaine et de diversité d'offre résidentielle.



Technopôle Angus

Principe 1 : Le caractère historique du lieu, une assise pour sa requalification

La requalification urbaine du secteur mise sur l'évocation de son héritage industriel qui lui confère une signature spécifique. Elle compose avec son riche patrimoine industriel, mais aussi archéologique et paysager, dont elle met en valeur les grandes composantes à commencer par le canal de Lachine. Elle tient également compte des principes de composition urbaine qui ont guidé son développement et son aménagement, notamment en ce qui concerne la trame de rues. Le caractère historique des lieux est hissé en atout.



Place Valois

Principe 2 : Un milieu de vie complet arrimé au quartier existant

La relation entre le secteur et les milieux de vie avoisinants est à redéfinir en resserrant leurs liens physiques et en assurant leur complémentarité. Ainsi, les équipements collectifs et les services qui y seront implantés serviront également à combler des besoins des milieux de vie existants. Le secteur offrira des emplois aux Lachinois et contribuera à la revitalisation commerciale de la rue Notre-Dame par l'apport de sa population et en évitant de développer une offre commerciale concurrente.



Jardin de pluie - Habitations Jeanne-Mance

Principe 3 : Un environnement sain, attrayant et exemplaire

La requalification du secteur Lachine-Est doit relever d'importants défis environnementaux (sols contaminés, gestion de l'eau, végétalisation, etc.) en ayant recours à des solutions novatrices qui participeront au caractère spécifique du secteur. L'environnement physique doit être refaçonné en enrichissant le domaine public de nouvelles rues, de plantations et d'un réseau d'espaces publics qui participera à la mise en valeur du patrimoine et à la gestion des eaux.



Canal de Lachine

Principe 4 : Une mobilité accrue à toutes les échelles

La requalification du secteur visera enfin à accroître la mobilité pour tous les modes de déplacement en accordant la priorité aux déplacements effectués en transports actif et collectif. Elle prévoira ainsi l'introduction d'une grille de rues relativement dense afin de multiplier les parcours piétons et des aménagements pour faciliter l'accès à la gare du Canal (trottoirs, pistes cyclables, dépose-minute, etc.). Parallèlement, elle proposera des améliorations aux liens routiers avec les milieux avoisinants et avec le réseau supérieur.

5. Principaux défis

La transformation du secteur Lachine-Est en vue d'en faire un milieu de vie complet intégrant des emplois, des commerces de proximité et des services soulève d'importants défis en matière de respect du patrimoine et de qualité de l'environnement naturel et construit.



Pont roulant-Dominion Bridge

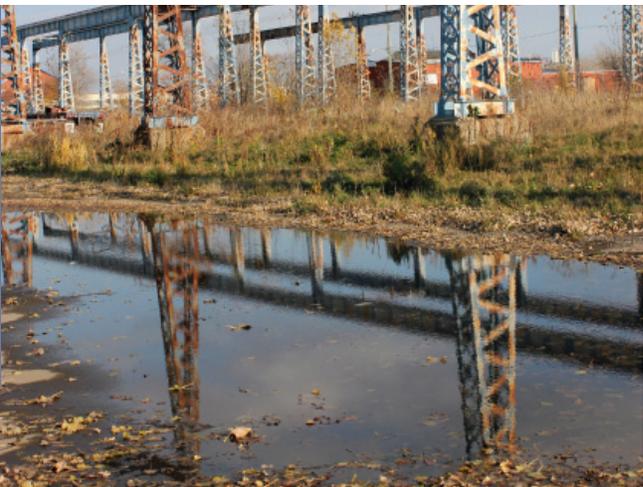


Antenne ferroviaire-Gintube

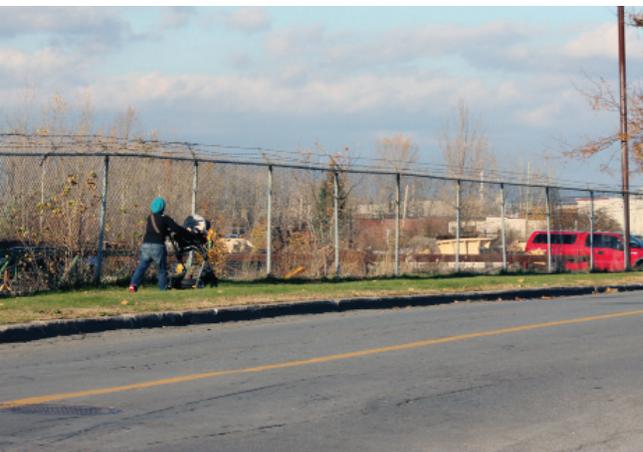
Le respect de l'identité du secteur

Le secteur possède un riche patrimoine qui s'incarne, entre autres, dans des bâtiments et des structures liés à une production industrielle qui appartient à une autre époque. La plupart de ces bâtiments peuvent difficilement être recyclés pour accueillir des logements. Plusieurs possèdent une valeur architecturale, historique ou esthétique et participent à l'identité du lieu. Leur conservation ou leur mise en valeur impliquent de leur trouver de nouvelles fonctions industrielles, commerciales, communautaires ou institutionnelles, en adéquation avec un véritable milieu de vie ainsi qu'avec les besoins de la population en place.

Dans le même esprit, l'aménagement du secteur devrait intégrer ou faire écho à certains éléments qui font partie de son « ADN » (canal des Sulpiciens, ponts roulants, antennes ferroviaires, lotissement, etc.).



Ponts roulants-Dominion Bridge



Boulevard Saint-Joseph



6^e Avenue

La gestion de l'eau

La gestion adéquate de l'eau requiert la création d'un réseau d'égout de type séparatif, mais elle représente un défi allant bien au-delà de la mise en place d'infrastructures. L'eau a joué un rôle majeur dans le développement du secteur, un rôle que sa gestion devrait contribuer à souligner en commençant par rendre plus tangible la présence du canal de Lachine.

La quantité et la qualité des eaux qui seront éventuellement rejetées au canal devront se conformer à des exigences établies par Parcs Canada qui en assure la gestion. Le respect de ces exigences nécessitera de prendre en considération la gestion de l'eau dans la conception des aménagements de surface, pour le domaine public, ou dans l'établissement de normes ou de critères applicables aux propriétés privées.

La création d'un environnement sain et attrayant

L'héritage industriel du secteur représente un atout, mais aussi un passif avec lequel le développement immobilier et l'aménagement du secteur doivent composer dans un contexte où les attentes et les exigences en matière d'environnement sont beaucoup plus élevées qu'elles ne l'étaient au siècle dernier.

La mise en valeur des terrains, que ce soit pour des fins de développement immobilier ou pour la création de parcs ou de places publiques, est grevée par la présence de sols contaminés dans pratiquement tout le secteur.

La mise en place de conditions favorables aux transports actifs et collectifs

Il y a beaucoup à faire pour améliorer la mobilité à l'échelle du secteur ou entre celui-ci et le reste de la ville. L'aménagement de la gare du Canal et de ses abords est à parfaire afin d'accroître le nombre d'usagers qui s'y rendront sans voiture. Le développement immobilier, l'aménagement des rues et la structure des espaces publics devront concourir à façonner, à partir d'un environnement leur étant aujourd'hui hostile, un milieu favorable aux transports actifs et collectifs.

6. Prochaines étapes

La démarche de planification du secteur pourrait mener à l'élaboration et, à la suite du processus de consultation formel prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et la *Charte de la Ville de Montréal*, à l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) vers l'automne 2020.

Les grandes étapes de ce processus sont la tenue de la consultation publique en cours et le dépôt du rapport de consultation par l'OCPM au printemps 2019, l'élaboration d'un projet de PPU avec, en parallèle, la réalisation d'études et d'analyses complémentaires du printemps à l'automne 2019, moment où le projet de PPU serait présenté au Comité Jacques-Viger, la tenue d'une consultation publique formelle sur le projet de PPU par l'OCPM à l'hiver 2020 suivie du dépôt du rapport de l'OCPM à l'été et, finalement, la révision et l'adoption du PPU par le conseil municipal à l'automne 2020.

Prochaines étapes de la démarche de planification

Consultation publique en amont sur l'avenir du secteur et rapport de l'OCPM
Printemps 2019

Élaboration du projet de PPU/ études et analyses complémentaires
2019

Consultation publique sur le projet de PPU (OCPM)
2020

