

Tramway et ÉcoQuartier piliers d'une stratégie intégrée pour réussir la transition à Lachine

Présentation d'Imagine Lachine-Est

Dans le cadre des consultations
de l'Office de consultation publique de
Montréal (OCPM)
sur *Montréal 2050*



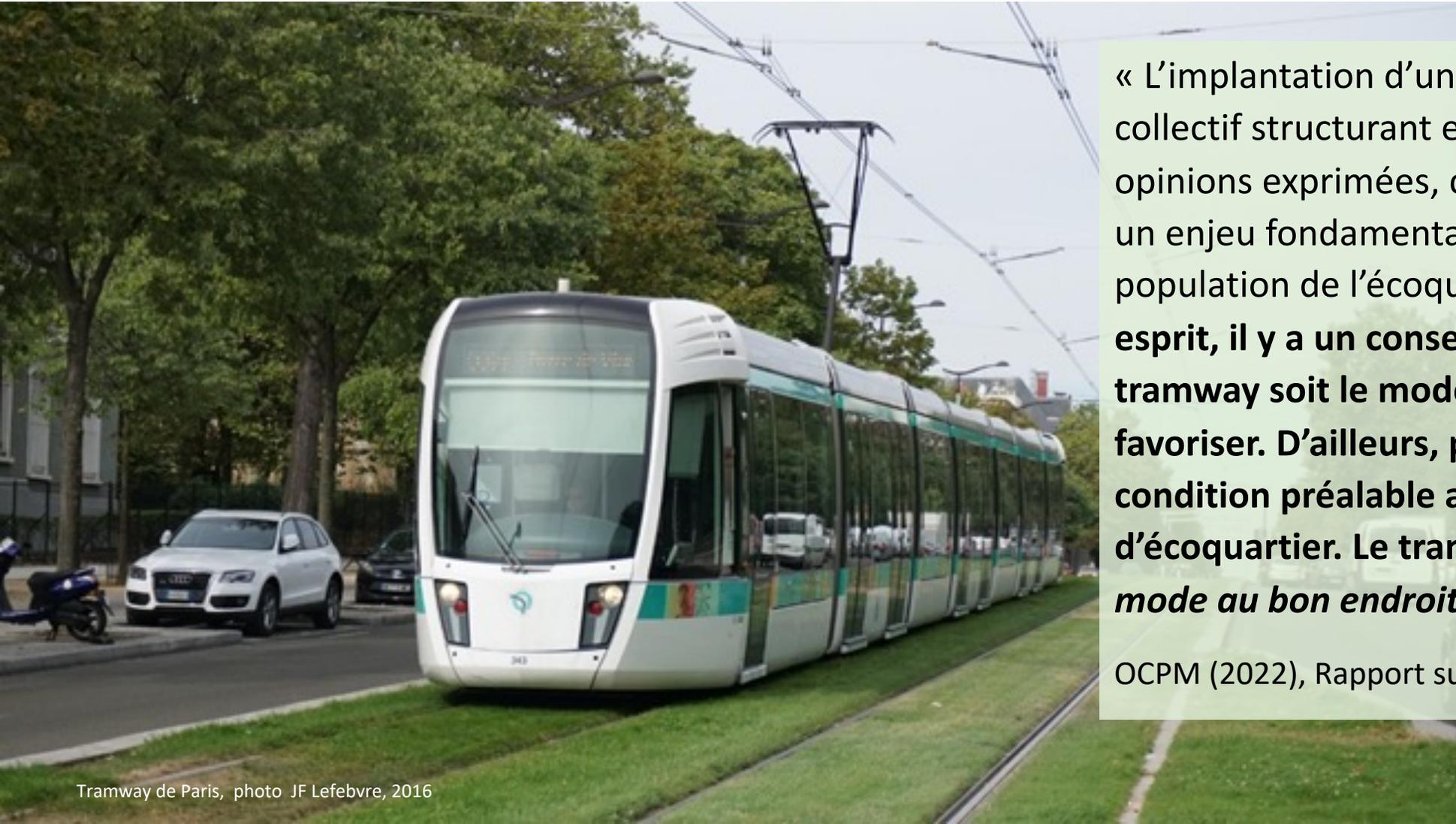
L'office de consultation publique de Montréal (OCPM) vient de rendre public son rapport sur la consultation concernant le plan particulier d'urbanisme (PPU) du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est.



Illustration: Ville de Montréal, 2021,
L'Écoquartier Lachine-Est, PPU, p. 81.

- « **La quasi-totalité des opinions exprimées est en faveur de la vision proposée de faire de la friche industrielle de Lachine-Est un écoquartier.** »
 - OCPM (2022), Rapport sur le PPU de Lachine-Est, p. 21.
- « En général, la vision proposée par la ville est très bien accueillie. La commission considère toutefois que l'arrimage doit être accru avec les instances en charge de la planification des transports. »

« (...) il y a un consensus voulant que le tramway soit le mode de transport à favoriser »



« L'implantation d'un mode de transport collectif structurant est, pour la majorité des opinions exprimées, considérée comme étant un enjeu fondamental pour la desserte de la population de l'écoquartier (...) **Dans cet esprit, il y a un consensus voulant que le tramway soit le mode de transport à favoriser. D'ailleurs, plusieurs en font une condition préalable au succès du projet d'écoquartier. Le tramway serait le « *bon mode au bon endroit.* » »**

OCPM (2022), Rapport sur le PPU de Lachine-Est

Le projet de *Plan particulier d'urbanisme (PPU)* pour le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est marque d'indéniables progrès

- **Un processus consultatif amélioré**, avec le Bureau de projet partagé, l'Atelier Lachine-Est et l'OCPM.
- **Des gains significatifs pour favoriser une meilleure résilience urbaine** face aux changements climatiques, tant en termes de verdissement au sol (avec déjà au départ 22 % d'espaces verts prévus) que de gestion des eaux pluviales.
- **Des avancées majeures (mais non suffisantes) pour la réduction des émissions de GES** par la densification et vers une mobilité plus durable.
- **Des efforts significatifs en conservation du patrimoine industriel, ainsi que sur le plan de la mixité sociale et fonctionnelle**, visant à en faire un quartier complet et – nous l'espérons – inclusif.



Illustration: Ville de Montréal, 2021,
L'Écoquartier Lachine-Est, PPU.

Recommandation 1)

Le mode de transport structurant destiné à desservir Lachine est
« le tramway Lachine/Centre-ville ».

- Sur les 30 plus grandes villes françaises, 28 ont implanté les nouveaux tramways.



Le tramway est préférable au métro pour desservir Lachine

Appliquer le principe du bon mode au bon endroit

L'extension de la ligne bleue coûtera 6,5 milliards de \$ pour 5 nouvelles stations sur 5,8 km.

C'est simple, **chaque dollar investi dans le tramway permet d'aménager jusqu'à 10 fois plus de kilomètres de transport collectif électrifié et 15 fois plus de nouvelles stations** que le métro ou la technologie du *skytrain* du Réseau express métropolitain (REM).



Une partie du tracé du tramway de Lachine utilisera l'emprise ferroviaire désaffectée le long de la rue Victoria (photo).

Stations de tramway

- | | | | |
|----|---|----|-----------------------------|
| 1 | Terminus Dorval | 11 | 6e avenue / Victoria |
| 2 | 55e avenue / Parc industriel | 12 | Centre sportif / Notre Dame |
| 3 | Gare Lachine | 13 | George V / Victoria |
| 4 | 32e avenue / Parc industriel | 14 | Gare Du Canal |
| 5 | 32e avenue / Sherbrooke | 15 | Saint-Pierre / Dollard |
| 6 | 32e avenue / Provost | 16 | Avon / St-Jacques |
| 7 | Galerias Lachine | 17 | Dalle Parc |
| 8 | 28e avenue / Victoria | 18 | St-Remi |
| 9 | Marché Lachine / Hotel de Ville | 19 | Métro Place Saint Henri |
| 10 | 12e avenue / Victoria / Parc Lasalle /
Hopital Lachine | 20 | Métro Lionel-Groulx |

- Station de tramway
- Station de tramway intermodal
- Trajet du tramway
- 500 m distance
- 750 m distance
- Nouveau passage
- Aires de redéveloppement
- Aires de redéveloppement à proximité du tramway
- Parc
- ★ Point d'intérêt



Carte : Kimberly Salt

Complément à la recommandation 1)

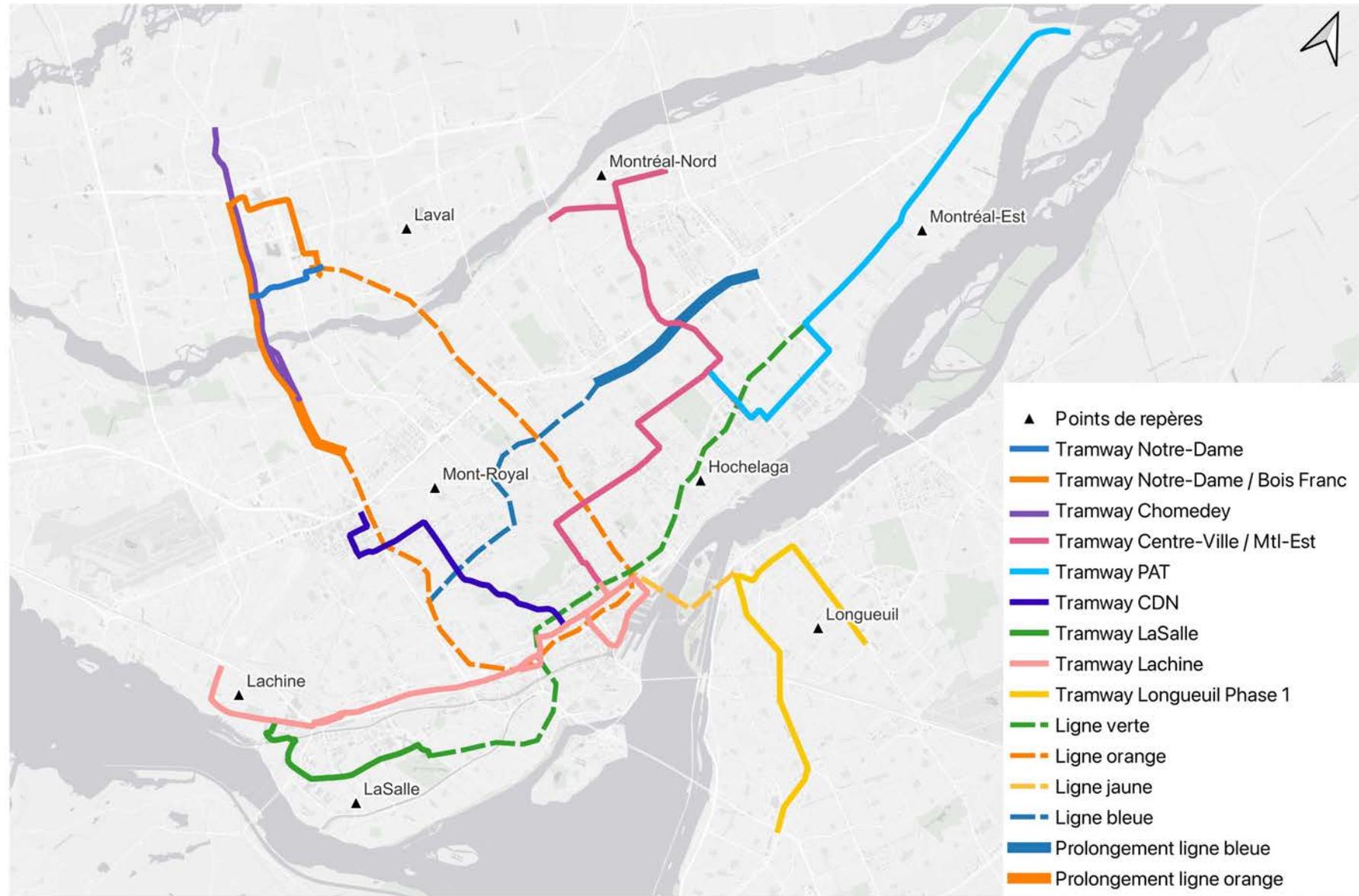
Qu'une emprise soit réservée dans l'axe nord-sud de l'ÉcoQuartier (dans l'axe du lien cyclable proposé) afin d'assurer le lien entre l'ÉcoQuartier et le futur tramway de LaSalle, tout en ajoutant une station de tram au sud de la Dominion Bridge.

Le viaduc prévu au-dessus du canal de Lachine devrait être pour les transports collectifs et actifs (ainsi que les véhicules d'urgence).

Tram vert de LaSalle: Tram rose - Métro Angrignon



Pour un lien électrifié
est-ouest de
Dorval/Lachine jusqu'à
Montréal-Nord et
Pointe-aux-Trembles



Carte: Marc-Olivier Mathieu, pour Imagine Lachine-Est

Lachine-Est : les ÉcoQuartiers changent la donne en mobilité durable

Plus de 12 000 nouveaux résidents sont attendus dans les nouveaux développements, principalement le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est. Celui-ci pourrait bien devenir le premier ÉcoQuartier montréalais dont l'aménagement est repensé en fonction de la venue du tramway.

- Prévoir au moins une station au cœur du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est desservant notamment la rue Notre-Dame ainsi qu'un futur centre régional culturel et sportif.
- Une emprise devrait être prévue afin de pouvoir relier le tramway à une future ligne qui permettrait ultérieurement de desservir LaSalle.
- Inclure une passerelle pour piétons, cyclistes et tramway au-dessus du canal de Lachine.



- Prévoir l'implantation du centre d'entretien du tram dans un des bâtiments de l'ancienne Dominion Bridge ou dans le parc industriel de Lachine.

Faire du tramway la principale mesure de mitigation de la réfection de l'échangeur Saint-Pierre

Après l'échangeur Turcot, ce sera au tour de l'échangeur Saint-Pierre d'être en réfection pour quelques années. Le tramway offre une opportunité exceptionnelle si on en fait la principale mesure de mitigation des futurs travaux. Cela implique :

- De réaliser rapidement une première phase du tracé, de la 32^e avenue jusqu'au métro Lionel-Groulx (ou au moins jusqu'à la station Saint-Henri).



Tramway de Stockholm, un pays nordique qui connaît l'hiver (photo JF Lefebvre, 2015).

Recommandation 4)

Nous saluons le fait que l'arrondissement prévoit abolir ses normes minimales de stationnement et adopter à la place des normes maximales, pour tout son territoire. Celles-ci devraient toutefois s'appliquer à 750 mètres d'une future station de tramway projetée (et non 500 mètres).

Ces normes maximales devront être abaissées en fonction de la mutualisation des espaces de stationnement, de l'ajout de véhicules en autopartage ainsi que des clientèles visées.

L'attraction modale des nouveaux tramways est de 750 mètres (étude pour le tramway de Côte-des-Neiges) à 800 mètres (valeur utilisée pour le tramway de Québec), pour les tramways modernes en sites propres comme le tram Lachine/centre-ville.

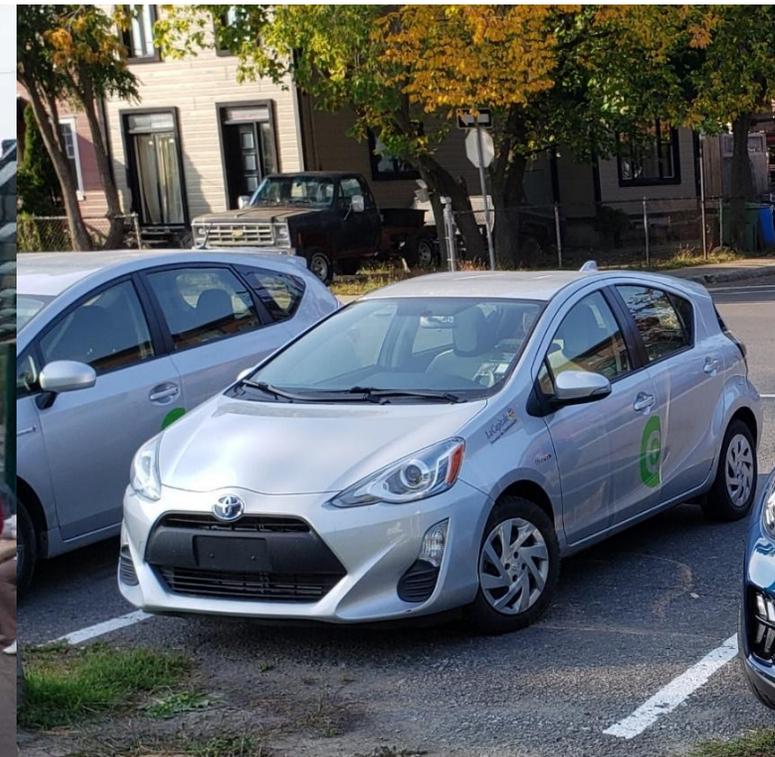
L'arrondissement de Saint-Laurent réduit déjà ses exigences de stationnements à **proximité d'une future station de métro projetée.**

Le projet de tramway de Lachine est plus avancé avec les études de faisabilité en cours (20 M\$) et déjà un fonds de 800 M\$ réservé pour le projet.



Recommandation 5)

Qu'un « en-lieu de stationnement » soit prélevé sur chaque unité d'habitation construite afin de financer un fonds de transition socio-écologique permettant notamment d'offrir à tous les futurs résidents l'abonnement à l'autopartage, à Bixi ainsi qu'un rabais sur les titres de transport collectif.



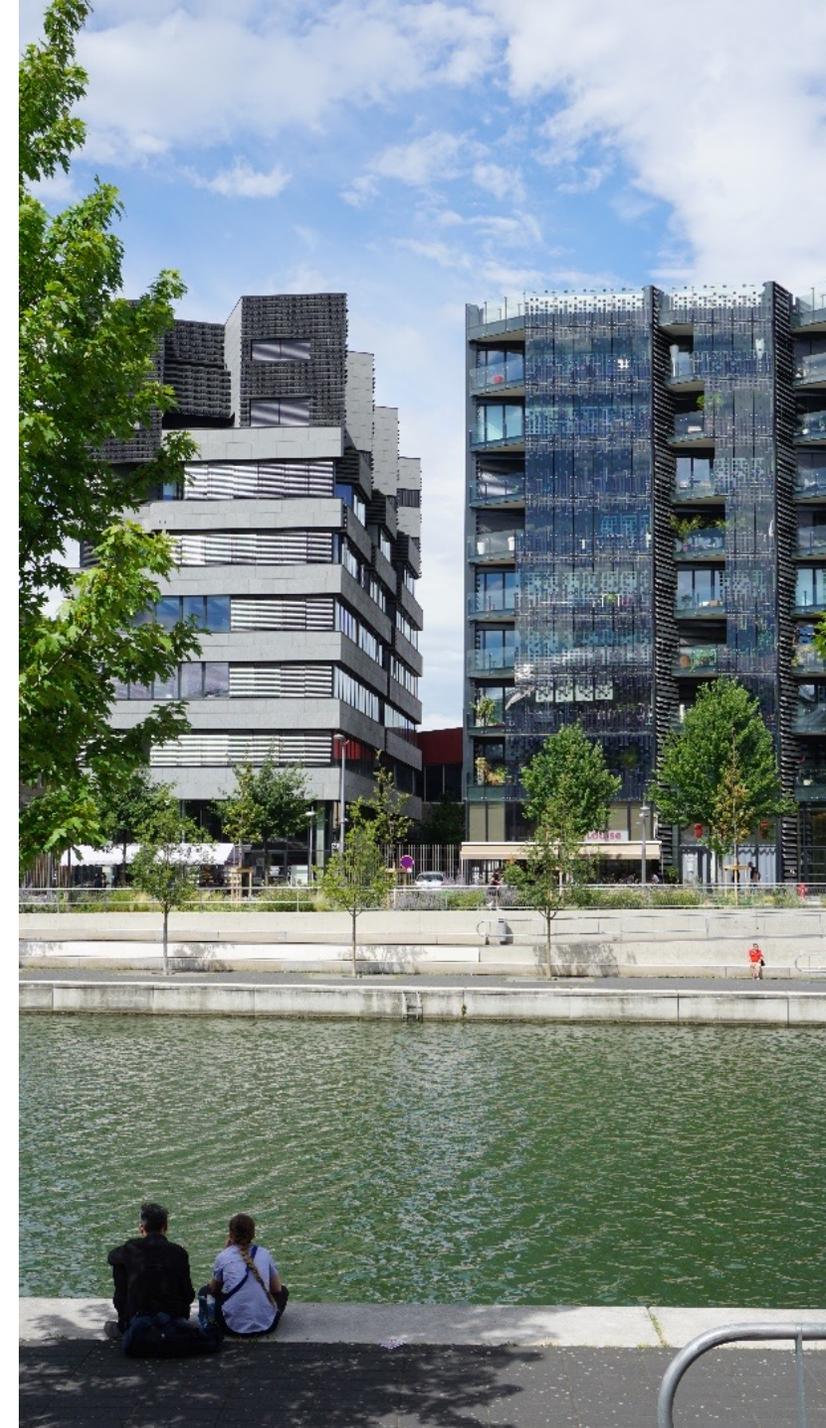
Recommandation 8)

Que l'arrondissement de Lachine impose le seuil de performance de zéro émission dès maintenant, pour toute nouvelle construction et sur l'ensemble de son territoire.

« ...un seuil de performance zéro émission sera imposé pour toute nouvelle demande de permis de construction. Il entrera en vigueur dès 2024 pour les bâtiments de moins de 2000 mètres carrés. Il faudra attendre 2025 pour les bâtiments plus grands...

En 2040, l'ensemble des bâtiments montréalais devra être totalement alimenté par des énergies renouvelables. »

<https://journalmetro.com/environnement/2818764/sommet-climat-montreal-sattaque-ges-batiments/>



Recommandation 9)

Que la Ville implante des réseaux thermiques urbains (RThU) avec boucles énergétiques et géothermie, notamment dans Lachine-Est.



La géothermie, véritable source locale de production d'énergie renouvelable, permet de réduire de 65% à 70% les besoins énergétiques liés à la climatisation ainsi qu'au chauffage de l'espace et de l'eau.



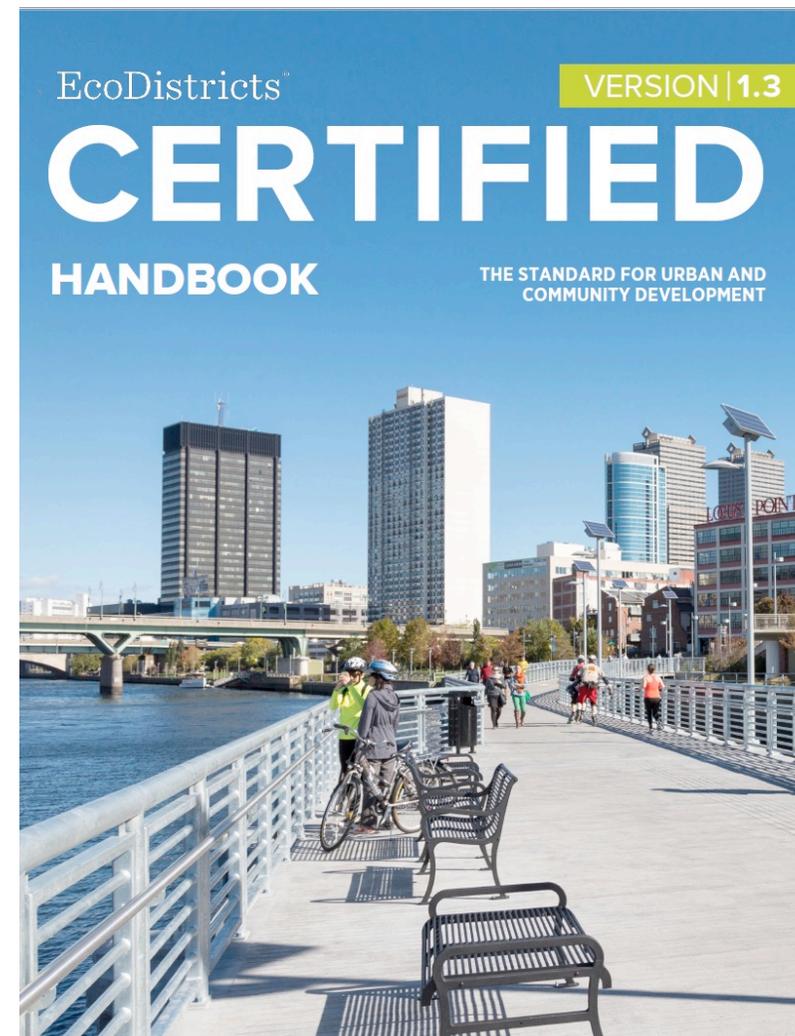
Recommandation 17)

Mettre en place une charte montréalaise des ÉcoQuartiers

Adopter des objectifs quantifiés et un processus d'évaluation en continue, en s'inspirant des programmes existants.

Si la **démarche participative** et la philosophie du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est s'est inspirée clairement du modèle français et du partenariat entre Lachine et Strasbourg, nous pensons que la Ville devrait également s'inspirer du programme nord-américain *EcoDistrict* (dont la grille d'enjeux est claire et détaillée).

D'autres programmes, comme LEED-AQ et BREEAM, par exemples) peuvent aussi inspirer certaines mesures.



Lachine, carboneutre et résiliente... dresse la voie pour Montréal!

Constats	Opportunités
<p>La population de l'arrondissement de Lachine est appelée à augmenter d'au moins 25 % au cours des 20 prochaines années (46 000 + 12 000 Hb), ce qui est représentatif du défi que doit relever le Grand Montréal.</p>	<p>La création du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est offre une opportunité exceptionnelle pour repenser l'aménagement et les infrastructures afin de tendre vers la carboneutralité tout en rendant l'ensemble de l'arrondissement plus résilient.</p>
<p>La Ville a besoin de nouveaux revenus alors que la société a besoin d'une augmentation spectaculaire de la production d'énergies renouvelables pour remplacer les combustibles fossiles (pétrole et gaz naturel).</p>	<p>L'implantation des réseaux thermiques urbains (RThU) incluant géothermie et boucles énergétiques dans tous les futurs développements, dont l'ÉcoQuartier de Lachine-Est, permettra de créer des mini-centrales d'énergies renouvelables tout en induisant des revenus substantiels pour la Ville.</p>
<p>Malgré la proximité du centre-ville l'automobile domine en tant que premier mode de transport.</p>	<p>L'implantation d'un premier réseau de tramway permettra de transformer la mobilité dans l'ensemble de l'arrondissement.</p>
<p>Lachine possède le 2^e plus grand parc industriel de Montréal.</p>	<p>L'implantation de tram-cargo et de vélo-cargo vont contribuer à décarboner le transport de marchandises.</p>

Recommandations pour faire de Lachine un arrondissement carboneutre

Volet 1) Le tramway

1. Appuyer le développement d'un réseau de tramways commençant par une ligne Dorval/Lachine/centre-ville et une antenne partant du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est et desservant LaSalle.
2. Puis, relier le tronçon ouest de la ligne rose au réseau de tram reliant le centre-ville à Montréal-Nord et à Pointe-aux-Trembles.
3. Prévoir l'intégration de trams-cargos et de vélos-cargos pour la distribution de la marchandises.



Recommandations pour faire de Lachine un arrondissement carboneutre

Volet 2) Quelques mesures complémentaires au tram

4. Remplacer les normes minimales de stationnement par des normes maximales.
5. Imposer un « en-lieu de stationnement ».
6. Augmenter l'offre en autopartage et vélo-partage.
7. Accroître le réseau cyclable et piétonnier.



Recommandations pour faire de Lachine
un arrondissement carboneutre

Volet 3) Cadre bâti et énergie

8. Imposer le seuil de performance de zéro émission dès maintenant, pour toute nouvelle construction dans tout l'arrondissement.
9. Que la Ville implante des réseaux thermiques urbains (RThU) avec boucle énergétique et géothermie, notamment dans Lachine-Est.
10. Encourager la réalisation de bâtiments net-zéro ou à énergie positive.
11. Mettre en place une charte montréalaise des ÉcoQuartiers



Volet 4) Verdissement et écocitoyenneté

- 12) Que 50 % de la surface des toitures soit en toits verts pour les nouveaux développements.
- 13) Adopter un Coefficient de biotope (CBS) par surface de 60 % pour l'ensemble des futurs ÉcoQuartiers.
- 14) Adopter une politique locale d'agriculture urbaine.
- 15) Développer un contrat d'Écocitoyens pour les futurs résidents de l'ÉcoQuartier puis éventuellement de l'élargir à l'ensemble de la population (incluant un service d'accueil et d'accompagnement).

Lachine est un des 4 premiers territoires à avoir adhéré au programme national des collectivités ZÉN du *Front commun pour la transition énergétique* (FCTÉ)



Co-porteurs



Partenaires



Une « Collectivité ZÉN » c'est...
Une collectivité qui mène une démarche territoriale de transition juste vers la carboneutralité et la résilience, et se dote à cet effet d'un plan structuré incluant une stratégie, un calendrier et des jalons.

Annexes

(S')ÉVALUER
POUR MIEUX

piloter SON PROJET

En amenant la collectivité à se poser les questions clés à chaque étape du projet d'ÉcoQuartier, la démarche d'évaluation permet d'identifier les dysfonctionnements concernant les aménagements et les processus mis en place, afin de procéder à des réajustements dans le projet ou ailleurs.

En vérifiant l'adéquation entre ses objectifs, les moyens qu'elle développe et les résultats atteints, la collectivité peut détecter d'éventuels dysfonctionnements : l'évaluation permet de faire des réajustements sur la méthode employée, les investissements engagés ou les objectifs définis dans le cadre du projet ou d'un autre projet.

L'implication des citoyens, principaux bénéficiaires du projet d'aménagement urbain, dans le processus de projet (de sa conception à son évaluation), permet d'en garantir une meilleure appropriation *in fine*.



© F. Pailler, Tours

LE RETOUR DU TERRAIN : DES COLLECTIVITÉS DÉJÀ ENGAGÉES DANS L'ÉVALUATION

BORDEAUX MÉTROPOLE

Évaluation de tous les projets urbains afin de répondre à des enjeux d'efficacité et de performance de l'action publique, ainsi qu'à des enjeux d'économie. Un processus qui donne à tous les acteurs du projet un temps et une place pour s'exprimer, y compris les citoyens, et permet d'identifier les valeurs intrinsèques de chaque projet urbain.

TOULOUSE MÉTROPOLE

Le **Référentiel d'Aménagement et d'Urbanisme Durables**, outil facilitateur de la décision, à la fois dispositif d'évaluation tout au long du projet et stratégie continue d'amélioration. Il oblige à anticiper et réinterroger régulièrement certains objectifs, palliant ainsi les difficultés du déroulé d'une opération (durée longue, évolution des réglementations). Pour les projets en cours, il permettra d'identifier les points forts et les axes d'amélioration afin de préconiser l'intégration pertinente des critères de l'approche durable de l'urbanisme.

LYON MÉTROPOLE

Mise en place de la démarche « **quartiers durables** », définissant les objectifs et le niveau d'exigence pour les futurs projets de développement du territoire (renouveau urbain, reconstitution de la ville sur elle-même, extension urbaine), à la fois validé politiquement et approprié par les services.

(S')ÉVALUER
POUR

fédérer LES PARTENAIRES DU PROJET

En favorisant un recueil de données contextuelles, et en mobilisant tous les acteurs, l'évaluation permet de constituer une mémoire du projet d'ÉcoQuartier. Ceci permet une capitalisation des expériences et l'émergence d'une culture commune de l'aménagement durable.

L'affichage des résultats atteints, la volonté d'intégrer les enseignements de l'évaluation dans une démarche d'amélioration des pratiques peuvent contribuer à l'émergence d'une culture du développement urbain durable.

La prise en compte des pratiques et des perceptions des habitants permettra de diffuser une culture de l'aménagement durable au delà des cercles initiés. Le rôle des citoyens dans l'évaluation est en effet primordial et reste à développer davantage.



© SEM Paris Seine/Paris

En mobilisant la donnée réelle, échantillonnée ou estimée, l'évaluation permet d'informer l'ensemble des parties prenantes du projet ; elle répond ainsi à un souci de transparence et contribue à l'instauration d'une relation de confiance entre les acteurs.

L'évaluation permet à la collectivité de rendre compte auprès des partenaires institutionnels et économiques qui investissent dans le projet, mais aussi de la population qui participe au processus et en est la première bénéficiaire. L'évaluation répond à un souci

de transparence et contribue à l'instauration d'une confiance entre les acteurs du projet pour qu'ils continuent à s'engager dans l'opération et/ou s'engagent dans d'autres actions. En alimentant ainsi les échanges sur le projet, cela permet de le pérenniser.

LE RETOUR DU TERRAIN : DES COLLECTIVITÉS DÉJÀ ENGAGÉES DANS L'ÉVALUATION

STRASBOURG EUROMÉTROPOLE

Élaboration et mise en œuvre d'un suivi **en continu**, une démarche basée sur des indicateurs transversaux et innovants cherchant à amener un éclairage nouveau et provoquer le débat entre les acteurs du projet urbain (ex : bilan carbone de l'habitant de l'ÉcoQuartier, contribution au déficit de la balance commerciale française). Une démarche qui tente de briser la fragmentation des connaissances détenues par chacun des acteurs du projet urbain, et vise à centraliser les données détenues par différents partenaires.

VILLE DE PARIS

Réalisation et diffusion sur **paris.fr** de **plaquettes de communication** autour de l'évaluation de trois ÉcoQuartiers labellisés ayant participé à une campagne-test d'évaluation des engagements liés à l'eau, à l'énergie et aux déchets, initiée par le ministère. Ces plaquettes comprennent également les résultats des enquêtes menées auprès des habitants de ces ÉcoQuartiers.

VILLE DE TOURS

Pratique d'enquêtes auprès des habitants permettant au maître d'ouvrage de tirer parti des ressentis des principaux destinataires du projet dans la finalisation de la ZAC Monconseil, notamment en prenant en compte ces retours dès la conception de la zone au nord de l'opération.



© S. Spach, Hédé-Bazouges

LE RETOUR DU TERRAIN : DES COLLECTIVITÉS DÉJÀ ENGAGÉES DANS L'ÉVALUATION

COMMUNE DE SAINT-PIERRE

Mise en place d'une contractualisation **dès l'amont avec les gestionnaires** pour anticiper et donc faciliter le recueil de données et l'évaluation d'un projet urbain en cours, tirant ainsi profit des enseignements de la campagne-test d'évaluation des engagements concernant l'énergie, les déchets, et l'eau de son ÉcoQuartier Ravine Blanche, labellisé en 2013.

COMMUNE DE HÉDÉ-BAZOUGES

Engagement volontaire des habitants, qui ont notamment pesé volontairement leurs déchets pendant un mois pour pallier le déficit de données réelles sur le périmètre de l'ÉcoQuartier évalué. Ce sont également les habitants qui sont les meilleurs ambassadeurs de la qualité de vie dans leur quartier, dans leur habitation et qui font part de « leur » propre évaluation : « *Aujourd'hui, on peut construire une maison avec des matériaux écologiques à des prix abordables ! On consomme peu d'énergie pour se chauffer et ce sont des maisons où on se sent bien* » Habitant Hédé Bazouges (source BRUDED).

VILLE DE GRENOBLE

L'évaluation des politiques publiques au **cœur de l'action de la municipalité, en particulier** : désignation d'une adjointe au maire en charge de l'évaluation et la prospective, les politiques publiques mises en place par la municipalité intègrent de manière explicite le fait qu'elles seront évaluées. (Mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation *ad hoc* pour chacune d'entre elles, et qui cherche à associer décideurs, opérateurs, partenaires et bénéficiaires). Rapports d'évaluation rendus publics, *a minima* sur le site internet de la ville.



© Cerema, Blagnac

De la charte au label ÉcoQuartier, et après ?

Le label ÉcoQuartier reconnaît les ambitions et les qualités d'une opération une fois celle-ci réalisée. Fondé sur les 20 engagements de la charte ÉcoQuartier, ce label témoigne d'une attention portée au cadre de vie, à son appropriation par les usagers, autant qu'aux démarches mises en œuvre : participation, pilotage concerté du projet, faisabilité économique dès l'amont, etc.

Dans la démarche de renouvellement du label, impulsée par la ministre du Logement et de l'Habitat durable, Emmanuelle Cosse, l'encouragement à l'évaluation est une priorité, à travers « l'application de la labellisation à l'ensemble du cycle de production de l'ÉcoQuartier, depuis la conception jusqu'à la vie quotidienne des habitants ».

Il est ainsi important de s'assurer de la qualité et du cadre de vie qu'offre l'ÉcoQuartier pour les habitants et les usagers, d'évaluer sa contribution environnementale et les manières dont il répond aux enjeux de développement territorial.

Une culture de l'évaluation à développer

Conception, programmation, chantier, livraison puis vie du quartier, chaque étape requiert un suivi particulier qu'il faudra anticiper dès l'amont afin d'être en capacité de mesurer l'atteinte des ambitions.

A l'instar de la ville de Grenoble qui a fait le choix innovant et ambitieux d'institutionnaliser l'évaluation des politiques publiques, toute collectivité doit pouvoir disposer d'outils simples et faciles à mobiliser permettant d'interroger ses pratiques et ses choix, et d'adopter une gouvernance éclairée.

Que s'est-il
passé ?

Sommes-nous
satisfaits
du résultat ?

Comment
améliorer notre
action publique ?

Du label à l'évaluation pour tous

Dans la continuité de la démarche ÉcoQuartier, le ministère du Logement et de l'Habitat durable souhaite proposer aux collectivités des clés ainsi qu'un cadre commun pour anticiper l'évaluation de leurs ÉcoQuartiers et en faciliter la mise en œuvre.

Le ministère pilote depuis plusieurs années différents travaux sur l'évaluation des opérations d'aménagement durable, ayant conduit à la construction collective d'un « référentiel partagé pour l'évaluation des ÉcoQuartiers ». Le « référentiel national pour l'évaluation des ÉcoQuartiers » fait l'objet d'une publication à part, mise à disposition sur le site internet ÉcoQuartier (www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/evaluation). Il constitue la porte d'entrée sur la boîte à outils qui propose aux collectivités des ressources complémentaires.

Cette boîte à outils est construite et enrichie avec les partenaires de la démarche, en particulier les collectivités qui en sont les principales destinataires.

DIFFÉRENTES DÉMARCHES POUR CONSTRUIRE LE RÉFÉRENTIEL ET SA BOÎTE À OUTILS

Le ministère a notamment mobilisé :

- Le Comité Scientifique ÉcoQuartier, qui a produit des méthodes et livré des éléments pour l'évaluation en s'appuyant sur la charte ÉcoQuartier.
- Les collectivités, qui ont participé à un groupe de travail en vue de la construction d'un référentiel pour l'évaluation, et ont été sollicitées pour participer à des tests de terrain. Des collectivités labellisées en 2013 et 2014 ont participé à une campagne-test sur l'évaluation des engagements énergie, déchets, et eau de la charte ÉcoQuartier, selon une méthodologie établie par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. Cette campagne a été riche en enseignements, retranscrits dans la boîte à outils.
- Le Cerema, qui a accompagné le ministère dans l'animation de ces différentes réflexions et la mise en cohérence de l'ensemble de ces éléments.



Cerema Territoires et ville
2, rue Antoine Charial CS 33927
69426 Lyon Cedex 03
www.cerema.fr
www.territoires-ville.cerema.fr



**Ministère du Logement
et de l'Habitat durable**
Direction générale
de l'Aménagement,
du Logement
et de la Nature
92055 La Défense cedex
www.ecoquartiers.logement.gouv.fr

Conception graphique : SevenDesign, Lyon

© Cerema, Bordeaux

Vers une évaluation des ÉcoQuartiers

UN RÉFÉRENTIEL NATIONAL
AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS



MINISTÈRE
DU LOGEMENT
ET DE L'HABITAT
DURABLE



© Yann Kebbi - MCTRCT

1 RÉALISER DES PROJETS RÉPONDANT AUX BESOINS DE TOUS EN S'APPUYANT SUR LES RESSOURCES ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- 1.1 Diagnostic territorial partagé
- 1.2 Objectifs prioritaires du projet et stratégie territoriale
- 1.3 Démarche de programmation

2 FORMALISER ET METTRE EN ŒUVRE UN PROCESSUS DE PILOTAGE ET UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE

- 2.1 Pilotage politique et technique
- 2.2 Association de la population et de la société civile, mobilisation citoyenne

3 INTÉGRER LA DIMENSION FINANCIÈRE TOUT AU LONG DU PROJET DANS UNE APPROCHE EN COÛT GLOBAL

- 3.1 Réduire les coûts par l'optimisation du projet
- 3.2 Faisabilité financière
- 3.3 Impacts socio-économico-environnementaux

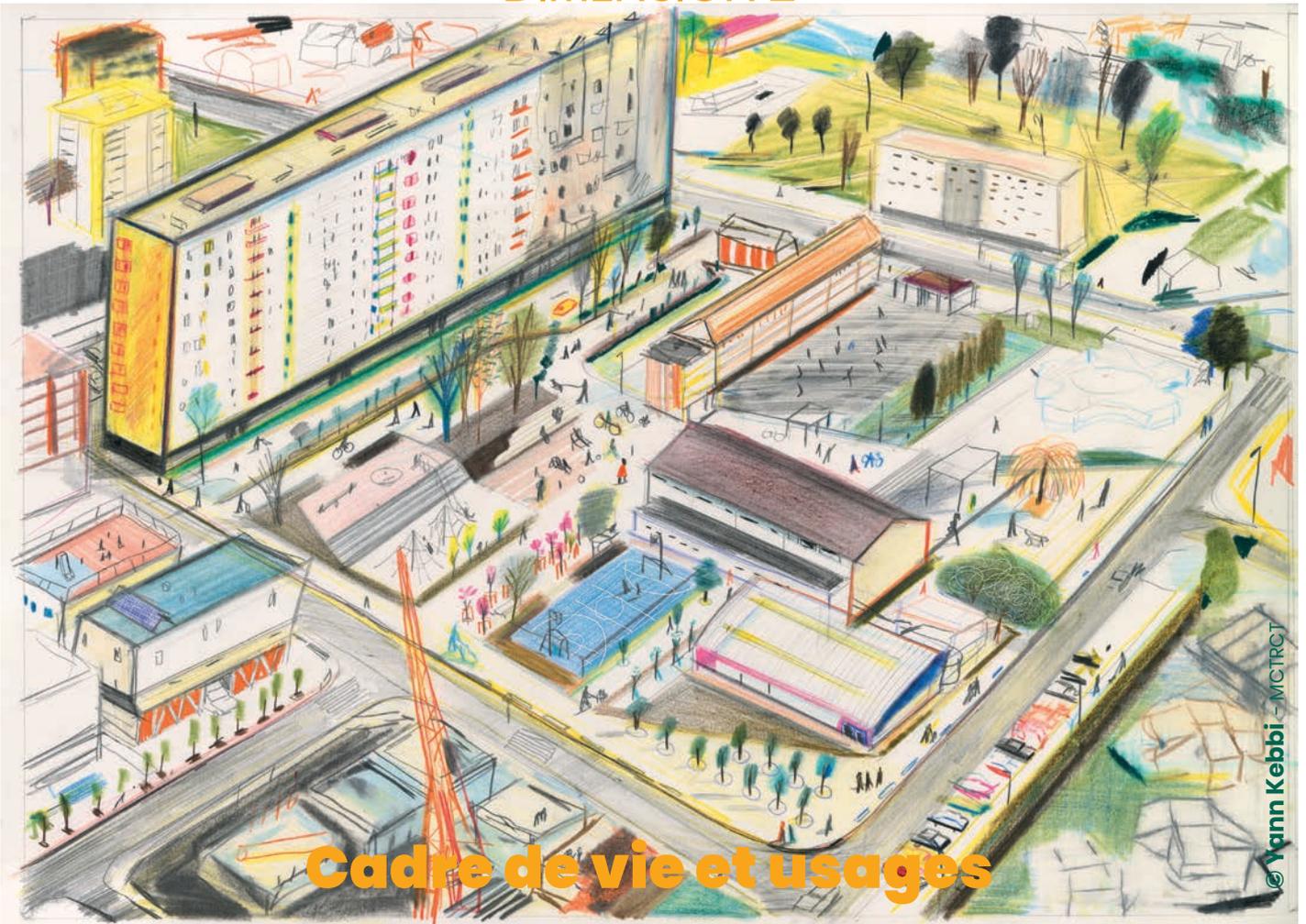
4 PRENDRE EN COMPTE LES PRATIQUES DES USAGERS ET LES CONTRAINTES DES GESTIONNAIRES DANS LES CHOIX DE CONCEPTION TOUT AU LONG DU PROJET

- 4.1 Prise en compte de la gestion et des usages dès la conception du projet
- 4.2 Prise en compte de la gestion et des usages pendant la réalisation
- 4.3 Prise en compte de la gestion et des usages après la livraison

5 METTRE EN ŒUVRE DES DÉMARCHES D'ÉVALUATION ET D'AMÉLIORATION CONTINUE

- 5.1 Objectifs du projet
- 5.2 Dispositif d'évaluation
- 5.3 Amélioration continue

DIMENSION 2



Cadre de vie et usages

6 TRAVAILLER EN PRIORITÉ SUR LA VILLE EXISTANTE ET PROPOSER UNE DENSITÉ ADAPTÉE POUR LUTTER CONTRE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

- 6.1 Politique foncière et localisation du projet
- 6.2 Densité adaptée

7 METTRE EN ŒUVRE LES CONDITIONS DU VIVRE-ENSEMBLE ET DE LA SOLIDARITÉ

- 7.1 Diversité sociale et solidarités
- 7.2 Vivre ensemble
- 7.3 Aménagement inclusif

8 METTRE EN ŒUVRE UN URBANISME FAVORABLE A LA SANTE POUR ASSURER UN CADRE DE VIE SUR ET SAIN

- 8.1 Bien-être et prévention santé
- 8.2 Prévention des nuisances et pollutions
- 8.3 Sécurité et sécurité urbaines

9 METTRE EN ŒUVRE UNE QUALITÉ DE CADRE DE VIE, QUI CONCILIE INTENSITÉ, BIEN VIVRE ENSEMBLE ET QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

- 9.1 Insertion urbaine paysagère, et architecturale
- 9.2 Composition urbaine et nature en ville
- 9.3 Créativité architecturale et paysagère

10 VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI, L'HISTOIRE ET L'IDENTITÉ DU SITE

- 10.1 Patrimoine matériel et naturel
- 10.2 Patrimoine culturel immatériel

DIMENSION 3



Développement territorial

11 CONTRIBUER À UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL, DURABLE, ÉQUILIBRÉ, SOCIAL ET SOLIDAIRE

- 11.1 Soutien et prise en compte du tissu économique existant
- 11.2 Accompagner et favoriser la création d'emplois locaux

12 FAVORISER LA DIVERSITÉ DES FONCTIONS ET LEUR PROXIMITÉ

- 12.1 Mixité fonctionnelle
- 12.2 Proximité et accessibilité des services et des emplois

13 OPTIMISER L'UTILISATION DES RESSOURCES ET DÉVELOPPER LES FILIÈRES LOCALES ET LES CIRCUITS COURTS

- 13.1 Économie des ressources et écoconception
- 13.2 Utilisation des ressources locales et approvisionnement durable
- 13.3 Développement des filières locales et des circuits courts - économie circulaire

14 FAVORISER LES MODES ACTIFS, LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES OFFRES ALTERNATIVES DE DÉPLACEMENT POUR DÉCARBONER LES MOBILITÉS

- 14.1 Aménagements au service d'une mobilité durable
- 14.2 Usages des transports durables
- 14.3 Stationnement - livraison - services urbains

15 FAVORISER LA TRANSITION NUMÉRIQUE EN FAVEUR DE LA VILLE DURABLE

- 15.1 Réseaux numériques
- 15.2 Évolution des services urbains
- 15.3 Le numérique au service des usagers et du développement territorial

DIMENSION 4



Environnement et Climat

- 16** PROPOSER UN URBANISME PERMETTANT D'ANTICIPER ET DE S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET AUX RISQUES
- 16.1 Adaptation au changement climatique
 - 16.2 Prévention des risques
 - 16.3 Sensibilisation et implication citoyenne
- 17** VISER LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE, LA BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE CO² ET LA DIVERSIFICATION DES SOURCES AU PROFIT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION
- 17.1 Sobriété et efficacité
 - 17.2 Production d'énergie renouvelables ou de récupération
 - 17.3 Dispositifs d'accompagnement
- 18** LIMITER LA PRODUCTION DES DÉCHETS, DÉVELOPPER ET CONSOLIDER DES FILIÈRES DE VALORISATION ET DE RECYCLAGE DANS UNE LOGIQUE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE
- 18.1 Limitation des déchets ménagers, d'entreprise et des déchets verts
 - 18.2 Tri à la source, collecte et valorisation des déchets
 - 18.3 Déchets de chantier
- 19** PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU ET EN ASSURER UNE GESTION QUALITATIVE ET ÉCONOME
- 19.1 Réduction de la consommation d'eau
 - 19.2 Gestion intégrée des eaux pluviales
 - 19.3 Gestion des eaux usées
- 20** PRÉSERVER, RESTAURER ET VALORISER LA BIODIVERSITÉ, LES SOLS ET LES MILIEUX NATURELS
- 20.1 Préservation
 - 20.2 Restauration et valorisation
 - 20.3 Gestion sensibilisation et implication des usagers



Appui au projet de *Village Urbain* à Lachine : pour conjuguer carboneutralité et abordabilité

Étude déposée à Mme Maja Vodanovic, mairesse de l'arrondissement de Lachine, novembre 2021

Par Jean-François Lefebvre, Billal Tabaichount et Chantal Smedbol

Avec la collaboration d'Agathe Mertz et de Katherine Picone.

Certaines informations sur la géothermie sont tirées d'une étude de Philomène Emond-Descôteaux, de Marmott Énergies.

Réalisée pour le GRAME, Imagine Lachine-Est et Revitalisation Saint-Pierre, cette étude s'intègre dans le cadre de la Collectivité ZÉN ClimAction-Lachine, un projet appuyé par le Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ)



Le projet de cohabitat urbain : un test sur les changements requis pour tendre vers de véritables ÉcoQuartiers

Une opportunité exceptionnelle

Alors qu'un effort exceptionnel de concertation est réalisé dans le cadre de l'aménagement du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est et que la perspective de voir l'arrondissement de Lachine bientôt desservi par un tramway tend à se concrétiser, la façon de concevoir la ville est en train de prendre le tournant du XXI^e siècle.

L'adoption du *Plan climat 2020-2030* de la ville de Montréal s'ajoute aux nombreux engagements de la Ville qui doivent guider cette transition. Ainsi, l'objectif de réduire de 25 % l'utilisation de l'automobile d'ici 2030 implique de revoir la place de l'automobile dans notre société. De même, la réglementation doit être rapidement repensée afin de réussir à construire de nouveaux développements résidentiels beaucoup moins énergivores tout en éliminant l'utilisation de combustibles fossiles.

Le GRAME et Imagine Lachine-Est considèrent que le projet proposé par Village Urbain constituera un apport important à la communauté, en tant que projet abordable vert, tout en servant d'exemple pour les projets futurs.



Les ÉcoQuartiers de Lachine

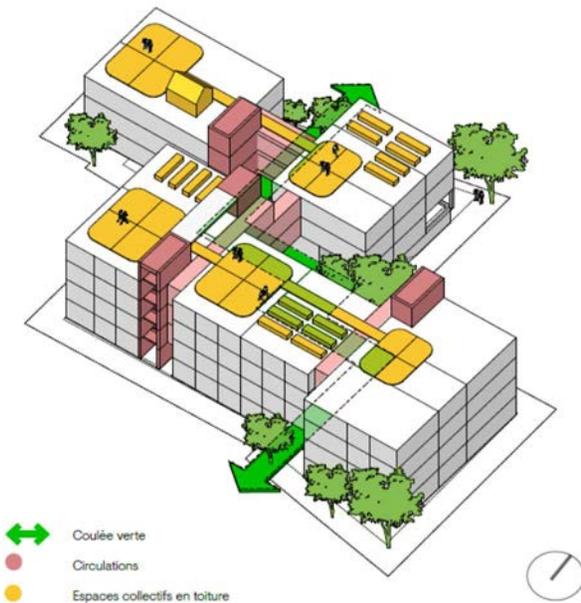
L'ÉcoQuartier BedZed est le plus célèbre ÉcoQuartier britannique. Inauguré en 2002, ce projet ne compte que 82 unités de logement et 2 500 m² d'espace commercial et de bureaux. L'ÉcoQuartier de Cronenbourg, à Strasbourg, ne compte que 450 logements et 1 000 habitants. S'il y a près de 600 ÉcoQuartiers en France, c'est que nombre de ceux-ci ont à peine la taille de l'îlot Remembrance, voire sont plus petits encore. À l'instar de Strasbourg, Lachine a plus d'un projet de développement. Tous doivent être dignes du XXI^e siècle et contribuer à l'atteinte des objectifs de la Ville.

Malgré toutes les bonnes volontés exprimées, l'écart demeure colossal entre les façons de faire traditionnelles et les objectifs recherchés. Il faut réussir, à petite échelle, un certain nombre de changements stratégiques afin d'être capable d'aller plus loin à grande échelle, en profitant de l'expérience acquise. À cet égard, le projet de l'OBNL *Village Urbain* représente une opportunité exceptionnelle pour amorcer plusieurs des ajustements requis dans la stratégie d'urbanisme durable de l'arrondissement.

Du projet « Village Urbain » à l'ÉcoQuartier de Lachine-Est : repenser l'abordabilité pour réussir la carboneutralité

Une approche novatrice

L'OBNL Village Urbain propose de réaliser, sur la rue Notre-Dame à Lachine, le premier projet montréalais de « Cohabitat urbain ». Ce concept novateur implique notamment de construire des logements plus petits, afin de réduire les coûts, mais en compensant par l'ajout d'espaces communs, favorisant entraide et vie communautaire, tout en visant une haute performance environnementale.



Compatible avec un objectif d'abordabilité

Une partie des unités sera en location et gérée par un OBNL.

Une autre partie sera mise en vente, tout en visant des critères d'abordabilité, notamment par la mise en place d'une fiducie foncière communautaire pour sortir le terrain de la spéculation immobilière et encourager l'accès à la propriété (achat du bâti uniquement).

Inclure les frais de transports ainsi que de chauffage et de climatisation

Traditionnellement, nous sommes portés à ne comparer que les coûts de location ou d'acquisition des unités d'habitation, omettant ainsi les coûts supportés par le ménage pour ses déplacements, tout comme les coûts énergétiques associés au bâtiment.

Même à 0,75 case de stationnement par unité, cette norme impliquerait une dépense additionnelle de 75 000\$ par logement. Une dépense qui induira aussi une hausse des taux de possession automobile, laquelle ajoutera plusieurs milliers de dollars de dépenses par année aux ménages.

Pour le projet de *Village Urbain*, nous appuyons une politique de mobilité durable permise par la réduction du nombre de cases de stationnement exigées à 0,5 case par unité, jumelée à la mise en place d'une contribution à la transition sur le principe d'un en-lieu de stationnement. Cette contribution aura l'avantage de revenir sous forme de bénéfices tangibles en termes de réductions des coûts pour les options de mobilité durable (et, éventuellement, des frais de chauffage et de climatisation).

Contexte : Les normes minimales de stationnement vont à l'encontre de tous les objectifs de mobilité durable

Quelques objectifs de mobilité durable

Objectifs du *Plan climat* de la Ville de Montréal :

réduction de 55 % des émissions de GES (gaz à effet de serre), d'ici 2030;

réduction de 25 % de la part de l'auto solo;

développer le transport collectif et actif, tout en favorisant l'autopartage, le taxi, et le covoiturage.

Objectifs du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) :

accroître la part modale du transport collectif en période de pointe de 20 % (ce qu'elle est encore en 2019) à 30 % en 2031.

Objectifs, à l'horizon 2030, de la *Politique de mobilité durable* du Gouvernement du Québec :

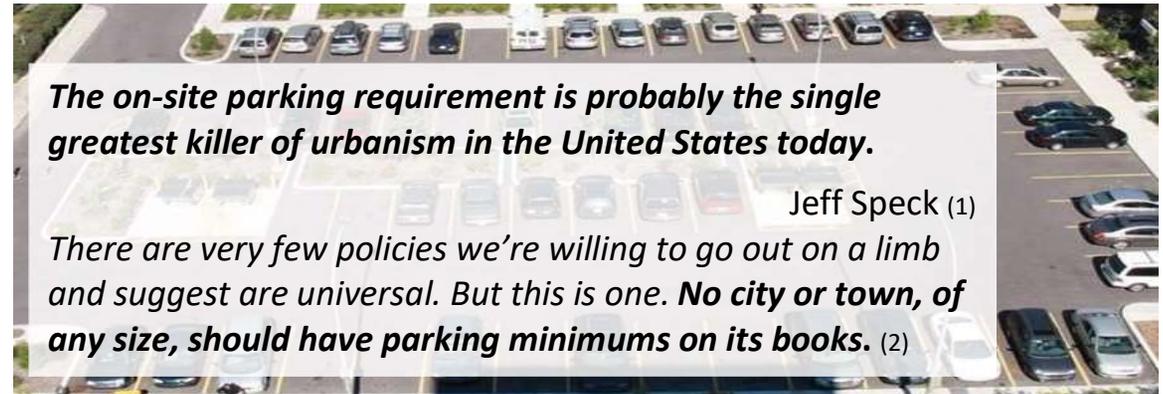
diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;

réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;

réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017;

augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec;

réduction de 20 % des dépenses brutes allouées au transport par les ménages.



Les normes de Lachine sont archaïques et contre-productives

Exiger entre 0,75 et 1,5 cases de stationnement par unité d'habitation va à l'encontre de tous les objectifs de mobilité durable :

- appliquer cette règle dans tous les futurs développements reviendrait à ajouter des milliers de véhicules dans l'arrondissement;
- cette mesure réglementaire oblige les résidents des nouveaux immeubles à défrayer une facture de l'ordre de 50 000 \$ par case intérieure, tout en étant le plus puissant incitatif à l'acquisition et au maintien de véhicules;
- il est maintenant démontré que ces normes accroissent au total le nombre de véhicules et contribuent peu à réduire le stationnement sur rue, principal argument pour leur justification.

1) https://link.springer.com/chapter/10.5822/978-1-61091-899-2_16

2) <https://www.strongtowns.org/journal/2019/11/24/every-city-should-abolish-its-minimum-parking-requirements-has-yours>

La remise en question des normes minimales de stationnement

Une réglementation archaïque

L'imposition de normes minimales de stationnement visait surtout à réduire l'utilisation des espaces de stationnement sur rue par les véhicules privés.

Une meilleure compréhension des dynamiques urbaines a toutefois permis de comprendre que ces normes allaient finalement à l'encontre de tous les objectifs de planification urbaines :

« Parking requirements cause great harm : they subsidize cars, distort transportation choice, warp urban form, increase housing cost, burden low-income households, debase urban design, damage the economy, and degrade the environment. »

Donald Shoup (2005) The High Cost of Free parking, APA, p. 127.

« Given that Americans are chaining how they get around, the idea of parking minimums seems to be an inflexible anachronism that has outlived its usefulness. »

<https://walkerconsultants.com/blog/2019/02/13/are-parking-minimums-a-thing-of-the-past/>

*« In fact, supply (spaces per unit) was the single biggest predictor of demand, suggesting that the availability of parking is attracting car-owning households and influencing their behavior. **The more parking is provided, the more likely it is that a household will use it.** »*

<https://www.strongtowns.org/journal/2019/8/2/we-require-too-much-parking-boston-planners-found-out-exactly-how-much>

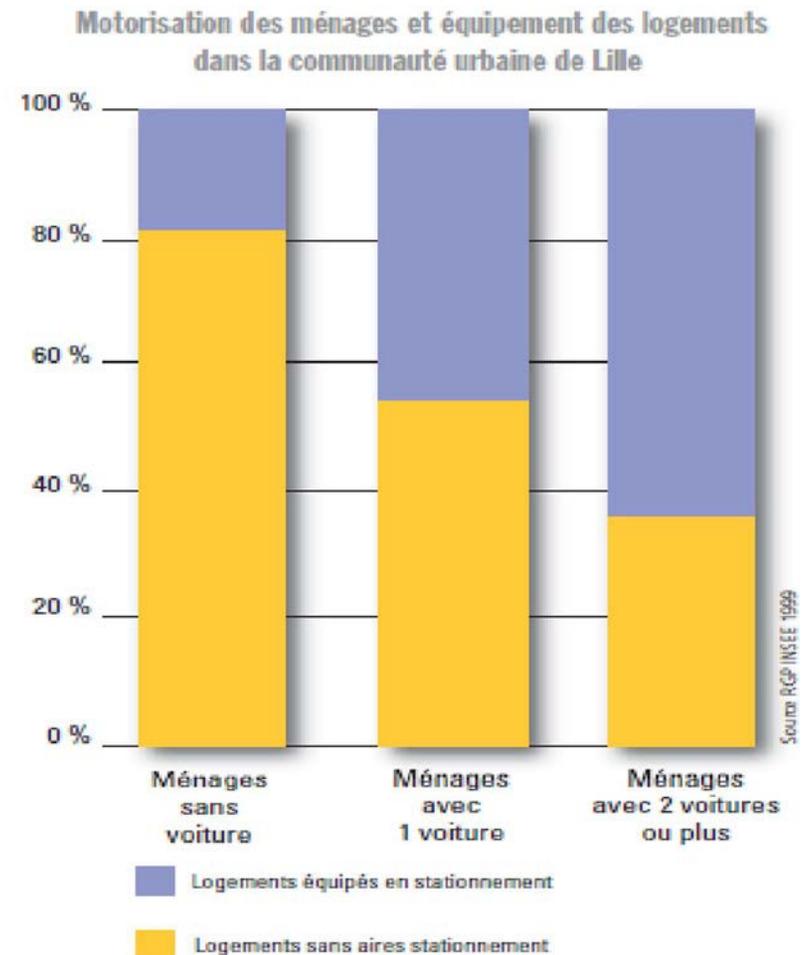


Figure 2) Cas de la ville de Lille, en France (en mauve, logements avec stationnement; en jaune, sans stationnement)

Imposer l'accès à un stationnement privé constitue le plus puissant incitatif à l'acquisition de véhicules,

Vers l'abolition des normes minimales de stationnement

Une nouvelle tendance...

Nombre de villes nord-américaines ont complètement aboli l'utilisation de normes minimales de stationnement, incluant Mexico, San Francisco, Minneapolis et, depuis l'été 2020, la ville canadienne d'Edmonton. Vancouver s'apprête à leur emboîter le pas.

D'autres villes, comme Ottawa, les ont au moins réduites sensiblement, voir abolies, notamment dans les corridors desservis ou prévus pour être desservis par un mode de transport collectif structurant.

Ce mouvement, pour éliminer totalement – ou partiellement – les normes minimales de stationnement a touché plus de 170 villes nord-américaines (voir la carte ci-contre).

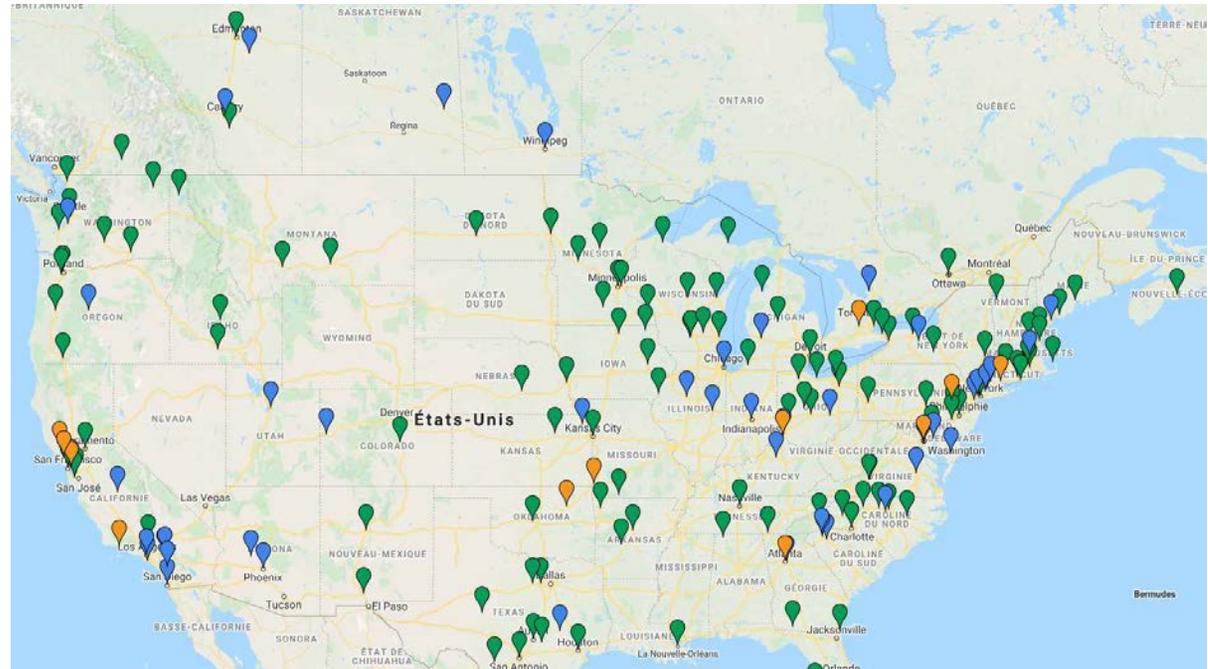


Figure 3) Villes nord-américaines touchées (Source : <https://www.strongtowns.org/parking>)

... qui gagne Montréal!

« Il faut dépoussiérer ces façons de faire. Dans plein d'arrondissements, ça ne se fait plus et moi, je voulais envoyer un message d'ouverture aux promoteurs immobiliers », a annoncé Valérie Plante, marquant l'abolition des normes minimales de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie, à la fin de 2018.

Cambron-Goulet D. (2018) « Fini les quotas minimums de stationnement dans Ville-Marie », 10 septembre 2018, *Jr Métro* : <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1786307/fini-les-quotas-minimums-de-stationnement-dans-ville-marie/>.

AECOM Transport (2015) Élaboration de la politique de stationnement, Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique, Rapport de diagnostic sur le stationnement, 378 p. : (Tableau) <http://www1.journaldemontreal.com/2015/06/stationnement.pdf>

Arrondissements	Usages résidentiels
Lachine	1,5 case par unité (normes actuelles)
Plateau Mont-Royal	Aucune case minimalement exigée
Sud-Ouest	0 à 0,5 case par logement
Ville-Marie	Aucune case minimalement exigée depuis 2018 (avant : 0,25 à 1/log.)
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce Mercier–Hochelaga–Maisonneuve Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	0,25 à 1 case par logement
Rosemont–La Petite-Patrie	0,25 à 1 case par logement
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	0,5 à 1 case par logement

Analyse : Justification de la réduction du nombre de cases de stationnement par unité pour le projet de *Village Urbain*

On ne peut réduire l'utilisation et la possession d'automobiles sans tendre vers l'élimination des minimums de stationnement. Plusieurs mesures permettraient de les abaisser dans le cas du projet de Village Urbain.

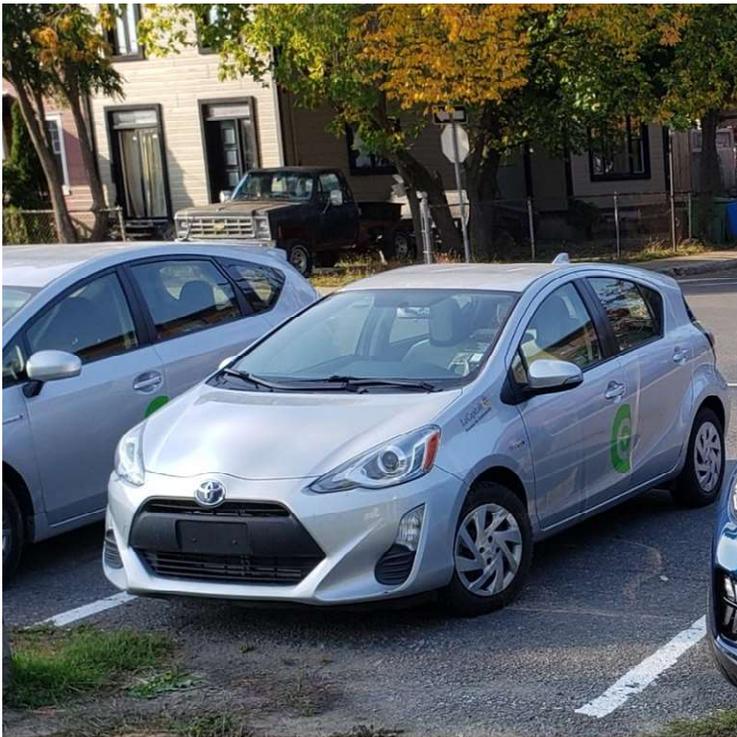
- 1) **Le tramway vers Lachine se concrétise** : il est dorénavant justifié de considérer une baisse significative des besoins en stationnement pour tout développement situé à moins de 800 mètres d'une future station.
 - L'arrondissement de Saint-Laurent réduit ses exigences en matière de stationnement si le bâtiment est à moins de 800 mètres **d'une future station** de métro **projetée**.
 - L'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville s'est doté d'un règlement impliquant la réduction de 50 % de l'offre en stationnement dans un rayon de 400 mètres d'un accès au réseau de métro.
- 2) **L'ajout de véhicules en autopartage** : En considérant que chacun de ceux-ci permet de remplacer au moins 8 véhicules, l'ajout de 2 à 3 Communautos, en réduisant les besoins de 7 cases par véhicule, induirait une baisse pouvant atteindre de 14-21 cases de stationnement.
 - Les promoteurs peuvent aller en deçà des exigences minimales de stationnement en aménageant des espaces pour l'autopartage (Sud-Ouest, Rosemont, Vancouver, Toronto).
 - Toronto prévoit un programme d'adhésion gratuite à l'autopartage pour les résidents.
 - On peut combiner Communauto et partage entre particuliers.
- 3) **Un taux de motorisation plus faible de la clientèle visée.**
 - Il y a fréquemment réduction des normes de stationnement lorsqu'une clientèle moins aisée est attendue.
- 4) **Enfinement par la création d'un fonds de transition** : lequel servira notamment à financer un fonds de mobilité durable permettant d'offrir des rabais importants sur les titres de transports collectifs, des déplacements en taxi, ainsi que des abonnements à l'autopartage et à BIXI.
 - Les fonds de compensation consistent en une somme d'argent collectée par les villes en échange d'une exemption pour les promoteurs de construire le minimum de cases de stationnement normalement requis pour l'usage
 - Une exemption de fournir et de maintenir des cases de stationnement est possible dans certaines zones moyennant une compensation financière (Sainte-Anne-de-Bellevue, Mont-Royal).

Référence principale : AECOM Transport (2015) *Élaboration de la politique de stationnement, Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique, Rapport de diagnostic sur le stationnement*, 378 p.

Analyse : Développer le plein potentiel de l'autopartage à Lachine

« Une voiture utilisée en autopartage répond en moyenne aux besoins de huit familles, ce qui réduit d'autant le besoin en stationnement. Dans les nouveaux développements résidentiels, il est recommandé d'implanter des places de stationnement dédiées à l'autopartage et ainsi de réduire le nombre de places offertes aux véhicules particuliers. »

AECOM Transport (2015), *Élaboration de la politique de stationnement, Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique, Rapport de diagnostic sur le stationnement*, p. 103 sur 378 p.



Le potentiel de développement à Lachine est énorme : 10 % des ménages dans le plateau Mont-Royal et 14 % dans Rosemont-La Petite-Patrie sont membres du service d'autopartage de Communauto.

Un sondage réalisé à Toronto révèle que 20 % des Torontois (et 25 % chez les milléniaux) sont prêts à opter pour l'autopartage et à se départir de leur véhicule.

Les taux de pénétration de l'autopartage tendent à être encore plus élevés dans des aménagements de type ÉcoQuartiers et lorsque ceux-ci sont jumelés à une campagne communautaire de promotion de la mobilité durable.

À San Francisco, en échange de la baisse du nombre de places de stationnement créées dans les nouveaux développements, une carte de transport collectif est offerte aux nouveaux résidents. Les nouveaux développements doivent également intégrer des espaces pour le stationnement des autos partagées et des vélos.

Finalement, l'ajout d'une véritable campagne d'appui à la mobilité durable incluant une aide financière permettant de couvrir l'adhésion des nouveaux arrivants au service d'autopartage, permettra non seulement d'accroître fortement le taux d'adhésion mais contribuera aussi à justifier l'implantation additionnelle d'un nombre élevé de véhicules en autopartage (incluant un service de prêt entre particuliers).

Comparaison de projets à Lachine en termes de mobilité

	Comparaison avec le projet Daly&Morin, volet mobilité	Comparaison avec le projet Remembrance, volet mobilité	Volet mobilité du projet du <i>Village Urbain</i>
C o n t e x t e	<p>Dans le cas du projet de condo Daly&Morin, le nombre de cases de stationnement a été de l'ordre de 0,5 case par unité pour une partie du projet.</p> <p>Aucune mesure de gestion de la demande en transport ni en énergie n'avait été intégrée au projet à l'époque.</p>	<p>Dans le cas du projet Remembrance (phase 1), le Comité consultatif d'urbanisme (CCU) avait abaissé la norme (absurde et archaïque) de 1,5 à 1 case par unité d'habitation, sans toutefois intégrer de mesures de gestion de la demande.</p> <p>Aucun en-lieu de stationnement n'avait été considéré afin de financer la mobilité durable.</p>	<p>Le GRAME et Imagine Lachine-Est vont appuyer Village Urbain pour une campagne de promotion de la mobilité durable auprès de ses résidents</p> <p><i>Village Urbain</i> est ouvert à contribuer à un fonds de mobilité durable (à déterminer), ce qui revient à un en-lieu de stationnement, en autant que la rentabilité du projet soit assurée.</p>
A n a l y s e	<p>Un nombre élevé de véhicules stationnant sur rue cause des désagréments pour le voisinage. En l'absence de programme visant à appuyer la mobilité durable, la baisse des coûts en stationnements n'a pas été accompagnée de la promotion des alternatives.</p> <p>Toutefois, le faible nombre de stationnement intérieur devrait rendre les résidents plus réceptifs à une véritable campagne de promotion de la mobilité durable et à l'ajout du futur tramway.</p>	<p>Même avec une case par unité, la norme demeure trop élevée pour la clientèle anticipée. En investissant plus de 4 millions de \$ en stationnement, la hausse des taux de possession de véhicules a été encouragé, lesquels vont encombrer la ville de multiples façons.</p> <p>Plusieurs cases de stationnement seront de toute façon inutilisées tant que les résidents auront le choix entre le stationnement sur rue gratuit et celui fourni par leur propriétaire, lequel sera payant.</p>	<p>Avec le projet de <i>Village Urbain</i>, il faudra appuyer l'ajout de véhicules en autopartage et la réalisation d'une campagne ciblée de promotion de la mobilité durable auprès des futurs résidents, en s'assurant de pouvoir offrir des aides financières directes.</p> <p>Un sondage déjà réalisé auprès de la clientèle visée appui le constat qu'un ratio de 0,5 est envisageable.</p>

Gestion du fonds de mobilité durable et enjeux de gouvernance



Contexte	Analyse	Recommandations
<p>Il y a déjà des précédents (le programme Passeport Mobilité) ainsi que des collaborateurs sur lesquels le présent projet-pilote peut s'appuyer (dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Communauto et Voyagez Futé).</p> <p>L'organisme Voyagez Futé a ainsi lancé le "Passeport Mobilité", un produit destiné aux promoteurs ayant des projets sur l'île de Montréal. Le Passeport a pour objectif d'inciter les nouveaux résidents à se déplacer dans la ville de façon écologique et économique plutôt que d'utiliser la voiture en solo. Chaque Passeport mobilité a une durée d'utilisation d'un an et comprend un an de transport collectif avec la STM, un abonnement BIXI et un forfait « Le Lièvre » de Communauto.</p> <p>Un service de prêt de véhicule entre particuliers peut aussi être ajouté.</p>	<p>« L'idée d'associer les promoteurs aux questions de mobilité permet d'engager des changements significatifs dès l'aménagement du territoire. En plus d'envoyer un message clair en faveur de la mobilité durable, le passeport Mobilité permettra de documenter le rapport entre l'offre et la demande et de changer les pratiques de mises en marché en faveur des transports alternatifs. » (Voyagez futé)</p> <p>Toutefois, dans l'objectif de maximiser les bénéfices, nous pensons qu'une offre adaptée au contexte local doit être privilégiée, notamment afin de tenir compte de l'ampleur du télétravail tout en maximisant la percée de l'autopartage. Il faut aussi conserver un fonds permettant de rejoindre également de futurs locataires.</p>	<p>Que le GRAME et/ou Imagine Lachine-Est soient mandatés pour accompagner le promoteur, <i>Village urbain</i>, dans la mise en œuvre de la campagne de promotion de la mobilité durable.</p> <p>Avec les partenaires identifiés, des « passeports mobilité » ainsi qu'un mode de gestion adaptés aux besoins locaux seront établis, ainsi qu'un mode de suivi annuel des habitudes de mobilité des résidents.</p> <p>Au besoin, un des organismes pourrait jouer un rôle de gestionnaire du fonds.</p> <p>Ce projet-pilote contribuera à définir les approches utilisées pour la 2^e phase du projet Remembrance et pour le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est.</p>

Hauteur des bâtiments et autres demandes dérogatoires

Contexte	Analyse	Recommandations
<p>Le projet proposé par Village urbain pourrait représenter une avancée exceptionnelle en matière de contribution aux objectifs de développement durable en matière d'aménagement urbain.</p> <p>Les efforts consentis pour établir un bon milieu de vie justifient les dérogations demandées.</p> <p>Nous saluons notamment l'effort pour réaliser une hausse progressive de la hauteur des bâtiments, en conservant 3 étages en bordure de la rue Notre-Dame, puis 4 pour les édifices en arrière. Cette approche s'inscrit notamment dans les <i>Mid-Rise Building Performance Standards</i> de Toronto, une approche inspirante.</p>	<p>Nous sommes conscients que le montage financier s'avère très serré, afin de pouvoir permettre la construction de logements abordables.</p> <p>Ainsi, chaque unité d'habitation additionnelle contribuera à accroître la rentabilité du projet et à assurer la mise en œuvre des mesures qui en feront un projet phare et l'exemple à suivre pour l'ensemble des futurs développements, tout en permettant à plus de ménages d'en profiter.</p> <p>Ainsi, pour nous, le projet doit nécessairement, pour s'inscrire dans les objectifs du <i>Plan climat</i>, pouvoir inclure la géothermie avec une boucle énergétique ainsi qu'un fonds de promotion de la mobilité durable.</p>	<p>Dans ce contexte, nous appuyons l'ensemble des demandes dérogatoires demandées pour en assurer la réalisation.</p> <p>Nous pensons qu'il serait même envisageable de permettre l'ajout d'unités additionnelles, notamment sur les deux bâtiments en bordure de la rue Notre-Dame, en conservant 3 étages en bordure de rue et en ajoutant un quatrième en retrait (vraisemblablement 3 à 4 unités, voir la figure à la page suivante).</p> <p>Devrait être envisagé l'ajout d'un 5^e étage sur les autres édifices, en conservant le principe d'une marge de recule (pour 4 à 5 unités).</p> <p>Le verdissement de l'édifice devrait aussi contribuer à l'acceptabilité sociale de cette hauteur additionnelle.</p>



Figure 4) Proposition d'ajout (en bleu) d'unités au 4^e étage du projet, tout en conservant 3 étages en façade avec Notre-Dame

Pour le bannissement du gaz naturel dans les nouveaux développements

Contexte et analyse	Recommandations
<p>Énergir (ex-Gaz Métro) fait campagne afin de se positionner comme l'énergie de « transition ». Cette argumentation était valable il y a 30 ans, mais plus maintenant, alors que l'objectif est maintenant d'éliminer tous les combustibles fossiles dans le plus court délai possible :</p> <p>« Dans le but d'atteindre les cibles de 2030, par exemple, la nouvelle politique énergétique du Québec prévoit soutenir le remplacement du pétrole par le gaz naturel dans l'industrie et les transports lourds, ce qui exigera des investissements considérables dans des technologies et des infrastructures qu'il faudra commencer à remplacer à leur tour à partir de 2030 afin de satisfaire aux objectifs de 2050.</p> <p>Cette approche sera à la fois coûteuse et déstabilisante, car les orientations promues quelques années auparavant deviendront inacceptables. Qu'advient-il alors des sociétés à peine créées et des travailleurs tout juste formés? Et comment justifier, pour les contribuables et les investisseurs, le gaspillage de ressources qu'une telle politique sous-entend ?</p> <p>Afin de réduire ces pertes, il faut dès à présent préparer la fracture attendue, l'élimination presque complète des combustibles fossiles. »</p> <p>Mousseau, N. (2017) <i>Gagner la guerre du climat, 12 mythes à déboulonner</i>, Boréal, pp. 20-21.</p> <p>Le fait qu'une faible partie du gaz naturel sera dorénavant considérée comme du « gaz naturel renouvelable » ne doit en aucun temps justifier l'ajout de consommation additionnelle. L'atteinte de la carboneutralité implique de remplacer le gaz naturel par des énergies renouvelables dans tous les marchés où c'est techniquement et économiquement faisable, permettant au dit « GNR » de combler les marchés résiduels, principalement dans le secteur industriel.</p>	<p>Déjà 39 villes californiennes ont banni le gaz naturel des nouvelles constructions, incluant San Francisco.</p> <p>La nouvelle réglementation française, récemment adoptée, bannira le gaz naturel de toutes les nouvelles constructions, pour l'ensemble de la France.</p> <p>Il faut s'inscrire dans cette tendance, laquelle doit être intrinsèque au concept d'ÉcoQuartiers et de bâtiments verts.</p> <p>L'arrondissement de Lachine doit dorénavant exiger zéro émission de GES par mètre carré de cadre bâti additionnel ou découlant de rénovations majeures.</p> <p>https://insideclimatenews.org/news/13112020/san-francisco-natural-gas-ban/</p> <p>https://immobilier.lefigaro.fr/article/le-chauffage-au-gaz-interdit-dans-les-logements-neufs-des-2021_4feb2448-2e29-11eb-abce-328b047af70c/</p>

Carboneutralité, boucle énergétique et géothermie

Contexte	Analyse	Recommandations
<p>L'implantation de la géothermie permettrait de réduire de 65 % la consommation énergétique associée aux besoins de chauffage et de climatisation.</p> <p>Les thermopompes et climatiseurs extérieurs sont non seulement bruyant, mais ils déchargent de la chaleur l'été à l'extérieur et contribuent par le fait même aux îlots de chaleur, ce que permet d'éviter la géothermie.</p> <p>La géothermie permet également d'éliminer les équipements associés au système de chauffage qui auraient autrement encombré les toits, libérant ceux-ci pour les usages collectifs prévus dans le présent projet.</p> <p>Un système géothermie est en fait une mini centrale de production d'énergie renouvelable, chaque unité d'électricité injectée produisant 4 fois plus d'énergie sous forme de chaleur ou de froid.</p>	<p>La mise en œuvre d'un système géothermie, intégré à une boucle énergétique entre les bâtiments du projet, constituerait la plus importante mesure permettant de réduire la consommation d'énergie tout en constituant une véritable production d'énergie renouvelable.</p> <p>À cet égard, la mesure implique un surcoût important relativement à un système de chauffage conventionnel, mais amène des bénéfices énormes, non seulement environnementaux, mais également financiers. De manière préliminaire, nous pouvons affirmer que l'investissement initial pourrait être remboursé en 5 à 6 ans, devenant une source de revenu significative pour les décennies à venir.</p> <p>Le projet permettra également à la communauté lachinoise de maîtriser la technologie afin de pouvoir l'étendre à plus grande échelle dans Lachine-Est.</p>	<p>Ainsi, pour nous, le projet doit nécessairement, pour s'inscrire dans les objectifs du <i>Plan climat</i>, pouvoir inclure la géothermie avec une boucle énergétique ainsi qu'un fonds de promotion de la mobilité durable.</p> <p>Les discussions qui seront faites au cours des prochaines semaines, devraient viser non seulement à ce que l'excellent projet d'habitat urbain voit le jour à Lachine, mais également à ce que soient réunies les conditions gagnantes permettant d'implanter une des plus importantes mesures, selon nous, c'est-à-dire une boucle énergétique combinée à la géothermie.</p>

Analyse technique des puits géothermiques

Deux scénarios sont donc à évaluer quant au forage : des puits en boucle fermée conventionnels, qui demandent peu d'entretien et peuvent être foré sous les fondations, ou des puits à colonne permanente, qui prennent moins de superficie mais demandent plus d'entretien et doivent rester accessibles. Si l'espace extérieur ne permet pas d'installer les puits de pompage et de rejet pour le système de puits à colonne permanente, les puits en boucle fermée seront la meilleure option puisqu'avec ce type d'échangeur on peut forer sous les fondations.

Dimensionnement du champ de puits géothermiques en boucle fermée

Selon nos estimés préliminaires, le champ de puits géothermique serait de l'ordre de 10 à 12 puits en boucle fermée de 600 pi de profondeur, selon les caractéristiques géologiques du sol. Chacun des puits doit être à une distance minimale d'environ 10 m l'un de l'autre. Ainsi, le champ de puits prendrait une surface d'au moins 100 m² et pourrait se trouver sous le stationnement souterrain.

Puits à colonne permanente

Les puits à colonne permanente (voir illustration ci-contre) peuvent s'avérer moins coûteux à l'installation. Toutefois, les puits doivent pouvoir demeurer accessibles avec des camions pour une maintenance éventuelle. Il faudrait pouvoir forer 2 à 3 puits de pompage et 2 à 3 puits de rejet à 2 endroits séparés, pour lesquels un accès extérieur demeurerait possible.

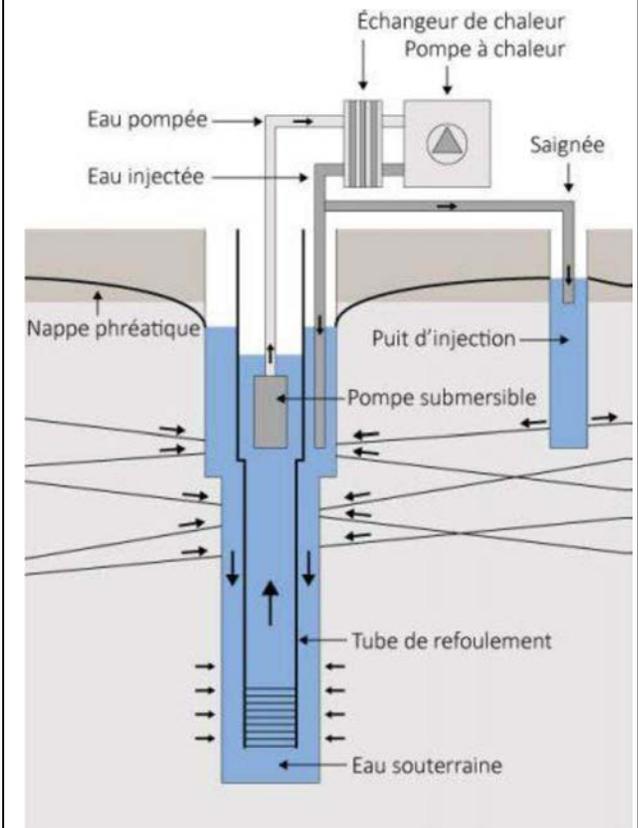


Figure 5) Puits à colonne permanente

Analyse financière (étude de pré faisabilité) de la géothermie

En comparant avec le scénario de fournaises électriques avec thermopompes extérieures qui coûterait aux alentours de 300 000 \$, la géothermie pour les appartements représente un surcoût de 405 000 \$. Avec les subventions, ce surcoût pourrait diminuer à 225 000\$ voir moins. Avec les économies annuelles de près de 46 000 \$/an, on obtient donc un temps de retour sur investissement de 5 ans (Étude de pré faisabilité de Philomène Emond-Descôteaux, de Marmott Énergies).

Considérant la marge d'erreur de l'étude de pré faisabilité, il demeure possible que l'ensemble des investissement initiaux se rembourse en 6, voire 7 ans. Même si c'était le cas, cela implique nécessairement un bénéfice durant plusieurs décennies.

Financement par Marmott Énergies

Marmott Énergies pourrait obtenir de son côté le financement requis, ce qui éliminerait les surcoûts pour le promoteur, Village Urbain, tout en permettant au projet de bénéficier des bénéfices environnementaux dans son bilan (mais par des bénéfices financiers).

Nous suggérons toutefois qu'advenant que ce scénario se réalise, une entente soit conclue afin d'une part des bénéfices de la géothermie soit versée à un fonds de transition (dont une partie pour les résidents du projet, particulièrement afin de continuer à financer la mobilité durable, de manière permanente, et une partie pour appuyer la transition à Lachine).

Financement par Village Urbain

Il serait aussi parfaitement justifié que Village urbain obtienne un financement additionnel. Il ne s'agit pas d'une augmentation des coûts, mais bien d'une bonification au projet, laquelle permettra d'accroître les revenus, en incluant les frais de chauffage et de climatisation.

Une partie des bénéfices futurs reviendra à Village urbain, une autre au partenaire assurant la maintenance du service et une part irait également à un fond de transition permettant de continuer à financer la mobilité durable pour les résidents et une partie pour appuyer la transition à Lachine.

Approche mixte

À l'avenir et pour les plus grands projets, il serait souhaitable que l'Arrondissement de Lachine se soit doté d'un cadre permettant d'être gestionnaire de ses propres systèmes thermiques urbains (SThU).

Il devrait toutefois être également envisagé la possibilité de créer ou de mandater un OBNL existant afin d'être le porteur du projet avec partenariat mixte (ce qui correspond d'avantage au cadre réglementaire actuel). La vente de l'énergie devrait d'abord rembourser l'investissement initial, puis permettrait un partage des bénéfices (entreprise en charge, résidents du projet, communauté lachinoise et Arrondissement).

Les auteurs

Jean-François Lefebvre (MSc., Économie; PhD Études urbaines) est chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ESG-UQÀM). Il est également chargé de projet au Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ) pour le projet de Collectivité ZÉN (Zéro émission nette) ClimAction-Lachine, projet porté par le GRAME et Imagine Lachine-Est.

Billal Tabaichount (M. Sc.) coordonnateur du pôle influence auprès des décideurs au GRAME. Il possède des maîtrises en sciences économiques (UQÀM) et en sciences de l'environnement (Université Autonome de Barcelone). Il est actuellement étudiant au Doctorat au département d'histoire de l'UQAM.

Chantal Smedbol est coordonnatrice de Revitalisation Saint-Pierre.

Collaboratrices :

Agathe Mertz (M. Ing. Environnement – École de technologie supérieure ÉTS, Génie des systèmes urbains – Université de Technologie de Compiègne UTC).

Katherine Picone (étudiante à la maîtrise, HEC).



Groupe de recommandations et d'actions
pour un meilleur environnement



GR

AM

MÉMOIRE

Le tramway centre-ville / Lachine / Dorval, une priorité incontournable

Pourquoi le nouveau tramway doit être un pilier d'un véritable Plan stratégique de développement des transports pour le Grand Montréal




Imagine Lachine-Est

GRAMÉ

Groupe de recommandations et d'actions
 pour un meilleur environnement



Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable

Pourquoi le nouveau tramway doit être un pilier d'un véritable *Plan stratégique de développement des transports pour le Grand Montréal*

Un mémoire conjoint
du Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)
et d'Imagine Lachine-Est

Par Billal Tabaichount (M. Sc.), Jean-François Lefebvre (PhD) et Kimberly Salt (B. Sc.)

Déposé le 14 décembre 2020

dans le cadre des consultations sur le Plan stratégique de développement (PSD)
de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)



Groupe de recommandations et d'actions
pour un meilleur environnement



Les auteurs :

Billal Tabaichount (M. Sc.) est analyste au sein du GRAME. Il possède des maîtrises en sciences économiques (UQÀM) et en sciences de l'environnement (Université Autonome de Barcelone).

Jean-François Lefebvre (MSc., Économie; PhD Études urbaines) est chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ESG-UQAM).

Kimberly Salt (B. Sc.) termine actuellement une maîtrise en *Urban Planning* à l'Université McGill.

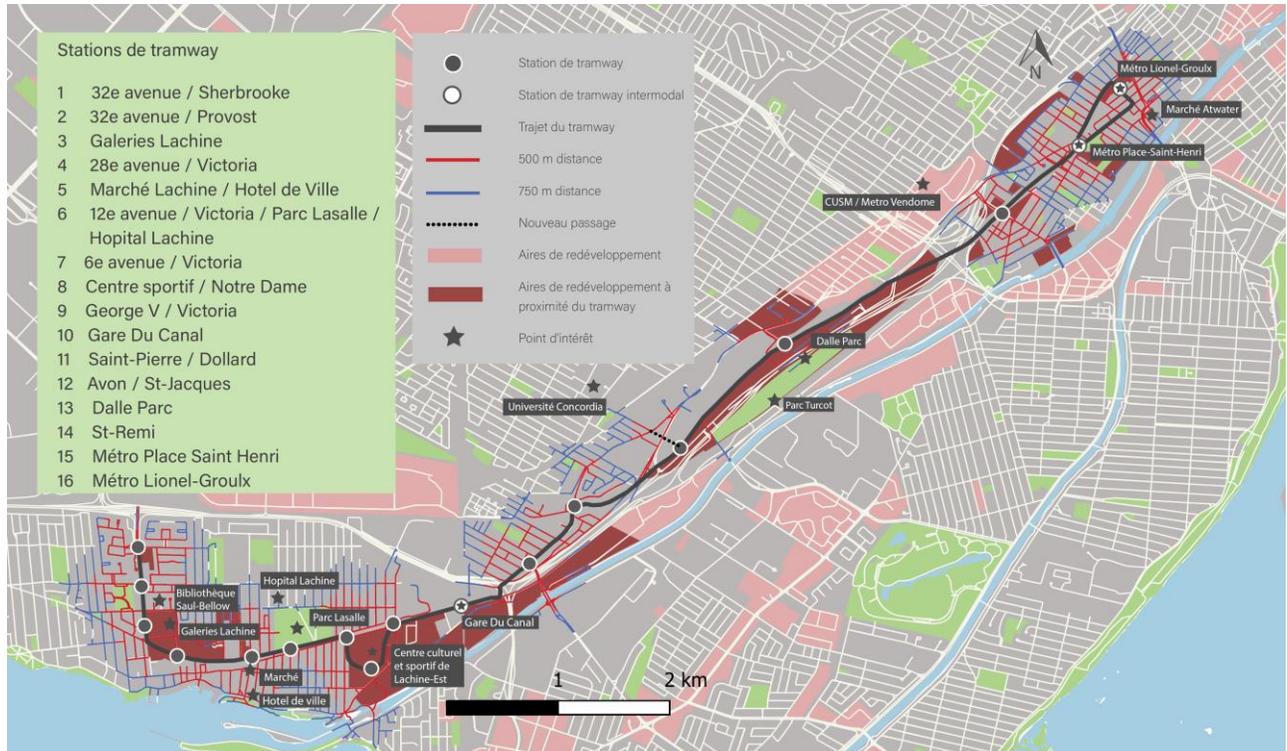
Photo de la couverture : Tramway de Paris (Photo JF Lefebvre, 2016)

Points saillants du mémoire

1. Le tramway Centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable

- 1.1. Une des premières priorités à inscrire dans le Plan stratégique de développement (PSD) de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est la réalisation du projet de tramway Centre-ville/Lachine/Dorval. Ce projet se démarque notamment à cause de son immense potentiel de redéveloppement, particulièrement au sein du futur ÉcoQuartier de Lachine est, ainsi que par sa contribution au désenclavement du quartier Saint-Pierre.
- 1.2. Les études d’opportunité ont déjà démontré la pertinence de ce projet. L’étude de faisabilité, qui doit maintenant permettre de le rendre opérationnel, doit nécessairement et absolument être réalisée par des mandats sous responsabilité de l’ARTM (et éventuellement du ministère des Transports du Québec), lesquels ne devraient en aucun cas être réalisés par la CDPQ-Infra, laquelle a intérêt à vendre sa propre technologie (le métro automatique léger, ou *skytrain*).
- 1.3. Un premier tronçon doit être réalisé rapidement. Celui-ci devra relier la 32^e avenue à Lachine à une station de métro (Vendôme où Lionel Groulx, selon le tracé qui sera finalement choisi parmi les trois options viables qui ont été identifiées jusqu’à présent).
- 1.4. **L’implantation de tramway de Lachine doit être intégrée au processus de réfection de l’échangeur Saint-Pierre**, avec l’objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l’arrondissement de Lachine.
- 1.5. Le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est, comptera 10 000 nouveaux résidents, 4 800 unités d’habitations et des milliers d’emplois, auxquels s’ajouteront plusieurs autres développements le long du tracé de la future ligne de tramway. La venue du tramway permet d’ores et déjà de concevoir l’ensemble de ces projets comme des TOD (*Transit Oriented Development*), avec des aménagements qui favoriseront les transports actifs et l’accès au tramway, notamment en réduisant significativement les exigences en termes d’espaces de stationnement et en intégrant l’autopartage et le vélo dès leur conception.
- 1.6. **La gare de train Du Canal doit être réaménagée sur une base permanente. La fréquence des lignes de train de Candiac et de Vaudreuil devra être augmentée.**
- 1.7. **Il faut tout de suite planifier l’extension du tramway, dans une deuxième phase, jusqu’à la gare intermodale de Dorval, et même à l’aéroport.** Ceci donnerait aux usagers l’accès au train de Vaudreuil et de Via Rail ainsi qu’aux parcs industriels de Lachine et de Dorval. Dans l’éventualité où le Réseau express métropolitain (REM) se rendrait également jusqu’à l’aéroport Montréal Trudeau, le tramway pourrait rejoindre celui-ci par le sud. Ou le REM pourrait rejoindre la gare de Dorval, également desservie par le tramway, ce qui aurait l’avantage de compléter le bouclage du secteur ouest du réseau structurant.

- 1.8. **L'ensemble du développement du tramway doit être pensé, dès le début, afin de permettre d'en utiliser l'infrastructure afin de permettre le déplacement de certaines marchandises en période hors-pointe.** Cette approche serait d'autant plus avantageuse que le réseau du tramway pourra être étendu vers l'Est afin de s'intégrer en continuité avec le tramway de l'Est, formant un véritable lien électrifié Est-Ouest dans l'île de Montréal (intégrant notamment l'aéroport, le port de Montréal ainsi que plusieurs parcs industriels). La distribution locale des colis pourra être assumée en vélo-cargo (à l'instar du programme Colibri), à partir de points de chute à des stations stratégiques du tram, notamment au sein des futurs ÉcoQuartiers, réduisant ainsi sensiblement le camionnage dans les zones résidentielles ainsi que les émissions de GES associées au camionnage.
- 1.9. **Même si les extensions du réseau de tramways se feront après la réalisation de cette première ligne, celles-ci doivent déjà être tenues en compte dans la conception des aménagements** (par exemple en prévoyant une emprise dans le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est afin de faciliter la jonction avec une antenne du tramway qui se rendrait jusqu'au métro Angrignon tout en desservant l'arrondissement de LaSalle).
- 1.10. **Finalement, le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) et Imagine Lachine-Est appuient le mémoire présenté par l'arrondissement de Lachine dans le cadre de la présente consultation.**



Carte 1) Tracé de la phase 1 – 32^e Avenue à Lachine/métro Lionel-Groulx (Option via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)

2. Pistes pour un véritable PSD des transports pour le grand Montréal

- 2.1. L'ARTM doit se doter d'un véritable Plan stratégique de développement (PSD), à l'instar du « Grand projet » (le *Big move*) que Toronto a adopté en 2008. **Celui-ci doit résulter de l'analyse comparative (intégrant leurs impacts et leurs coûts) des principales alternatives proposées**, afin de desservir les différents corridors de transport collectif anticipés. Les options retenues doivent permettre d'offrir des accès à une distance de marche à des services de transports collectifs structurants au plus grand nombre de concitoyens, tout en tenant compte des coûts d'implantation et d'opération de chacune des options envisagées. Les options retenues doivent également favoriser la densification et un meilleur aménagement du territoire tout en évitant d'encourager l'étalement urbain. Finalement, le Plan stratégique doit se doter d'une vision sur 25 ans phasée à court, moyen et long terme.
- 2.2. **La lutte aux changements climatiques constitue actuellement le plus grand défi de l'humanité.** L'investissement dans des choix de transports collectifs structurants, électrifiés et sur rail pour ceux qui constitueront l'épine dorsale du réseau, constitue un pilier pour réussir la transition énergétique. Pourtant, l'analyse comparative des choix en matière de transport - lorsque l'on se donne la peine de comparer des alternatives – omet complètement l'évaluation de leur incidence sur les émissions de GES, notamment par dollar investi. Cette négligence, qu'il serait criminel de poursuivre après ce constat, résulte du préjugé que tous les transports collectifs seraient meilleurs que l'automobile, donc qu'il n'est aucunement nécessaire d'évaluer les options envisagées puisque « nous investissons dans du transport collectif ».
- 2.3. **Chaque projet doit faire l'objet d'un test-climat**, d'une évaluation rigoureuse de ses incidences anticipées sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), en tenant compte de l'impact de la construction (celui du REM implique des émissions de 800 000 tonnes de CO₂, uniquement dans le béton requis pour ses immenses structures).
- 2.4. **L'évaluation comparative des projets, incluant pour la réalisation du test climat, doit également tenir compte de leurs coûts d'opération**, incluant, pour des réseaux privatisés comme les tracés desservis par le REM, la prise en compte du coût prévu dans les contrats auxquels sont liés les sociétés de transports collectifs et les municipalités. À moins de pouvoir en renégocier les modalités, le contrat signé pour 99 ans pour le REM prévoit que ses propriétaires factureront l'ARTM 0,72 \$ pour chaque passager-kilomètre, frais qui augmentera dans le temps et représente le double du coût des alternatives qui auraient pu être fournies par le public. La pandémie ne fera que retarder légèrement la mise en place effective du REM à partir de laquelle seront facturées des sommes dans les quelques 500 millions \$ annuellement pour son service, augmentant du coup le fardeau assumé par les villes et les usagers.

- 2.5. Finalement, chaque ligne doit être pensée afin de s'intégrer au réseau et à en bonifier l'efficacité et l'efficience.

3. Le nouveau tramway, pilier du « Grand virage » requis

- 3.1. L'évaluation comparative des options de transport doit se faire en respectant le principe du « bon mode au bon endroit » (nous appuyons le mémoire déposé par la Coalition climat Montréal qui décrit très bien cet enjeu). **À cet égard, les tramways modernes - ou nouveaux tramways – représentent clairement le chaînon manquant de notre réseau de transport collectif :**

- L'implantation de lignes de tramway coûte beaucoup moins cher que l'ajout de nouvelles lignes de métro ou de métro automatique léger (de type *skytrain*), tout en offrant un mode beaucoup plus structurant que l'autobus.
- Le nouveau tramway est confortable, silencieux et s'intègre en douceur dans la trame urbaine.
- Non seulement l'établissement de voies réservées pour autobus de haute qualité amène des coûts qui s'approchent de ceux du tramway, mais leurs promoteurs (tout comme ceux qui vendent des autobus articulés censés remplacer les tramways) comparent les coûts de l'aménagement d'un SRB (Service rapide par bus) en excluant le matériel roulant, avec celui d'un tramway dont les coûts intègrent non seulement le matériel roulant mais également le réaménagement urbain de façade à façade.
- Non seulement chaque tramway remplace de trois à cinq autobus, mais sa durée de vie est plus du double de celle des autobus (actuellement 16 ans). Comme l'objectif des sociétés de transport est clairement d'électrifier l'ensemble de leur flotte, l'alternative devient l'autobus électrique à batteries, dont le coût est environ le double de l'autobus diesel hybride.

- 3.2. La première phase de développement des nouveaux tramways montréalais devra démarrer avec le lancement de celui de Lachine, suivi du tram de l'Est qui, idéalement, en sera l'extension, tout en comportant une antenne Nord-Sud complémentaire (reliant la ligne bleue et la ligne verte dans l'Est de Montréal), puis celui sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Ces quatre lignes pourront être implantées d'ici 2030 avec un budget à peine supérieur à celui de la construction des cinq stations de métro additionnelle de la ligne Bleue (le tram sur Taschereau nécessitera plus d'investissements et des délais plus importants pour son réaménagement, alors que l'ÉcoQuartier de Lachine-Est est déjà en phase de planification). Il aurait été aussi techniquement possible de modifier *in extremis* le projet de SRB Pie IX afin d'implanter à la place un tramway. **Par dollar investi, le tramway permet de réaliser près de 10 fois plus de kilomètres de lignes et 20 fois plus de stations que le métro ou le métro automatique léger.**

- 3.3. Dans une deuxième phase, lancée immédiatement après la confirmation des projets de la première phase, la construction de plusieurs autres lignes pourrait être concrétisée rapidement, afin de doter Montréal d'un véritable réseau. Par

exemple, une ligne pourrait relier Lachine-Est au métro Angrignon afin de desservir l'arrondissement de LaSalle.

Le tramway, l'option la plus efficace pour desservir Lachine

En respectant le principe du « bon mode de transport au bon endroit », il nous apparaît évident que le tramway est l'option la plus efficace pour connecter de manière structurante l'Arrondissement de Lachine au centre-ville de Montréal. Dans le cadre de l'atteinte d'objectifs structurants – diminution des déplacements, transfert modal vers les transports collectifs et actifs, réduction de la place de l'automobile, diminution de l'empreinte écologique du secteur des transports – quatre types de bonification des transports en commun se doivent d'être recherchés :

- 1) Augmentation du nombre de véhicules-kilomètres (plus de services);
- 2) Enjeux de confort, de fiabilité et d'efficacité (amélioration du service);
- 3) Tarifs préférentiels et marketing (Incitatifs au transport collectif);
- 4) Développements urbanistiques compactes, mixtes et piétonniers (autour des gares et des circuits de transport en commun).

Alors que l'autobus se prête bien aux zones à plus faible densité, le métro ne devient pertinent que pour des aires où l'on peut s'attendre à une concentration particulièrement importante d'utilisateurs du transport collectif. En ce sens, le tramway s'avère particulièrement approprié pour couvrir le territoire du Grand Sud-Ouest.

Le transport ferroviaire en zone urbaine (métro, tramway, train de banlieue) s'avère également plus confortable et plus fiable qu'un service d'autobus, notamment quant aux conditions hivernales que connaît le Québec. En ce qui concerne ce plus grand degré de fiabilité, celui-ci montre toute sa pertinence face aux enjeux de trafic que connaît Lachine aux heures de pointe quant à sa connectivité au centre-ville. De plus, il est à noter que la mise en place d'un transport collectif par rail tend à augmenter le transfert modal vers le transport collectif, incluant les déplacements en autobus dans les zones à plus faible densité.

Le principal réseau structurant du transport collectif sur l'île de Montréal demeure sans conteste le métro. Par contre, tout indique que nous sommes rendus à un point critique où de nouveaux réseaux sur rail, en surface, complémentaires au métro pourraient bien constituer la plus grande opportunité du XXI^e siècle en matière de développement des transports collectifs.

Aujourd'hui, on constate que certaines lignes très achalandées sont en saturation. De plus, pour de nouvelles lignes à l'achalandage moins important, des modes de transport tels que le métro ou le *skytrain* s'avèrent trop coûteuses. À un tel achalandage, le tramway serait préférable, avec des coûts d'opération plus bas que l'autobus, tout en impliquant des coûts d'infrastructure beaucoup moins élevés que le métro ou le REM tout en s'insérant beaucoup mieux dans la trame urbaine.

Les études d'opportunité ont déjà démontré la pertinence de ce projet. L'étude de faisabilité, qui doit maintenant permettre de le rendre opérationnel, doit nécessairement et absolument être réalisée par des mandats sous responsabilité de l'ARTM (et éventuellement du ministère des Transports du Québec), lesquels ne devraient en aucun cas être réalisés par la CDPQ-Infra, laquelle a intérêt à vendre sa propre technologie (le métro automatique léger, ou *skytrain*).

Un premier tronçon doit être réalisé rapidement. Celui-ci devra relier la 32^e avenue à Lachine à une station de métro (Vendôme où Lionel Groulx, selon le tracé qui sera finalement choisi parmi les trois options viables qui ont été identifiées jusqu'à présent, incluant par le côté nord ou par le sud de la cours Turcot, ou via Notre-Dame-de-Grace).

Il faut tout de suite planifier l'extension du tramway, dans une deuxième phase, jusqu'à la gare intermodale de Dorval, et même à l'aéroport. Ceci donnerait aux usagers l'accès au train de Vaudreuil et de Via Rail ainsi qu'aux parcs industriels de Lachine et de Dorval. Dans l'éventualité où le Réseau express métropolitain (REM) se rendrait également jusqu'à l'aéroport Montréal Trudeau, le tramway pourrait rejoindre celui-ci par le sud. Ou le REM pourrait rejoindre la gare de Dorval, également desservie par le tramway, ce qui aurait l'avantage de compléter le bouclage du secteur ouest du réseau structurant.

La gare de train Du Canal doit être réaménagée sur une base permanente. La fréquence des lignes de train de Candiac et de Vaudreuil devra être augmentée.



Il sera nécessaire de pérenniser la gare Du Canal (Photo : EXO).

L'implantation du tramway centre-ville/Lachine/Dorval doit être intégrée à l'aménagement du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est – et à tous les autres nombreux projets de développement le long du parcours, ainsi qu'au processus de réfection de l'échangeur Saint-Pierre, avec l'objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l'arrondissement de Lachine.

L'ÉcoQuartier de Lachine-Est et le désenclavement du quartier Saint-Pierre

Le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est comptera 12 000 nouveaux résidents, 4 800 unités d'habitations et des milliers d'emplois. Plusieurs autres développements s'ajouteront le long du tracé de la future ligne de tramway, faisant du secteur un pôle important de croissance démographique.

La venue du tramway permet d'ores et déjà de concevoir l'ensemble de ces projets comme des TOD (*Transit Oriented Development*), avec des aménagements qui favoriseront les transports actifs et l'accès au tramway, notamment en réduisant significativement les exigences en termes d'espaces de stationnement et en intégrant l'autopartage et le vélo dès leur conception. La combinaison de TOD et d'urbanisme vert permet d'anticiper des taux d'utilisation des transports collectifs ainsi que des transports actifs largement au-dessus de ceux constatés dans les développements traditionnels¹.

En s'inspirant des expériences européennes combinant ÉcoQuartiers et TOD (voir notamment Cervero, et Sullivan, 2011) nous estimons que les aménagements intégrant le tramway pourraient permettre d'accroître significativement l'utilisation du transport collectif ainsi que des modes actifs relativement aux taux en vigueur dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.

Parmi les mesures complémentaires permettant d'assurer le succès des transports collectifs, notons la diminution des seuils minimaux d'espaces de stationnements, voire leur abrogation, ainsi que l'implantation systématique de véhicules en autopartage :

- La présence de stationnements obligatoires est le premier incitatif à la dépendance automobile. Le tramway, jumelé à l'intégration de l'autopartage, permettra, dans les nouveaux développements, de réduire sensiblement les seuils minimaux d'espaces de stationnement relativement à ce qui était traditionnellement utilisé (de l'ordre de 0,25 espaces par unité dans certains ÉcoQuartiers européens).
- À l'instar du Code villageois de Pointe-Claire, le partage des cases de stationnement entre des fonctions habitations, emploi et commerces, contribue également à en justifier la réduction du nombre.
- Chaque voiture en autopartage remplace, au Québec, en moyenne, dix véhicules privés².** Cela doit être tenu en compte dans le calcul du nombre de cases requises.
- Dans les 2 arrondissements de Rosemont-La Petite-Patrie et du Plateau-Mont-Royal, 14 % et 10 % des ménages utilisent respectivement les services de Communauto. Le potentiel de développement est très grand, notamment à Lachine.

¹ Cervero, R. and C. Sullivan (2011), "Green TODs: marrying transit-oriented development and green urbanism", *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Vol. 18, No. 3, June 2011, 210–218.

² <https://blogue.communauto.com/ajout-700-vehicules-canada-en-2020/>

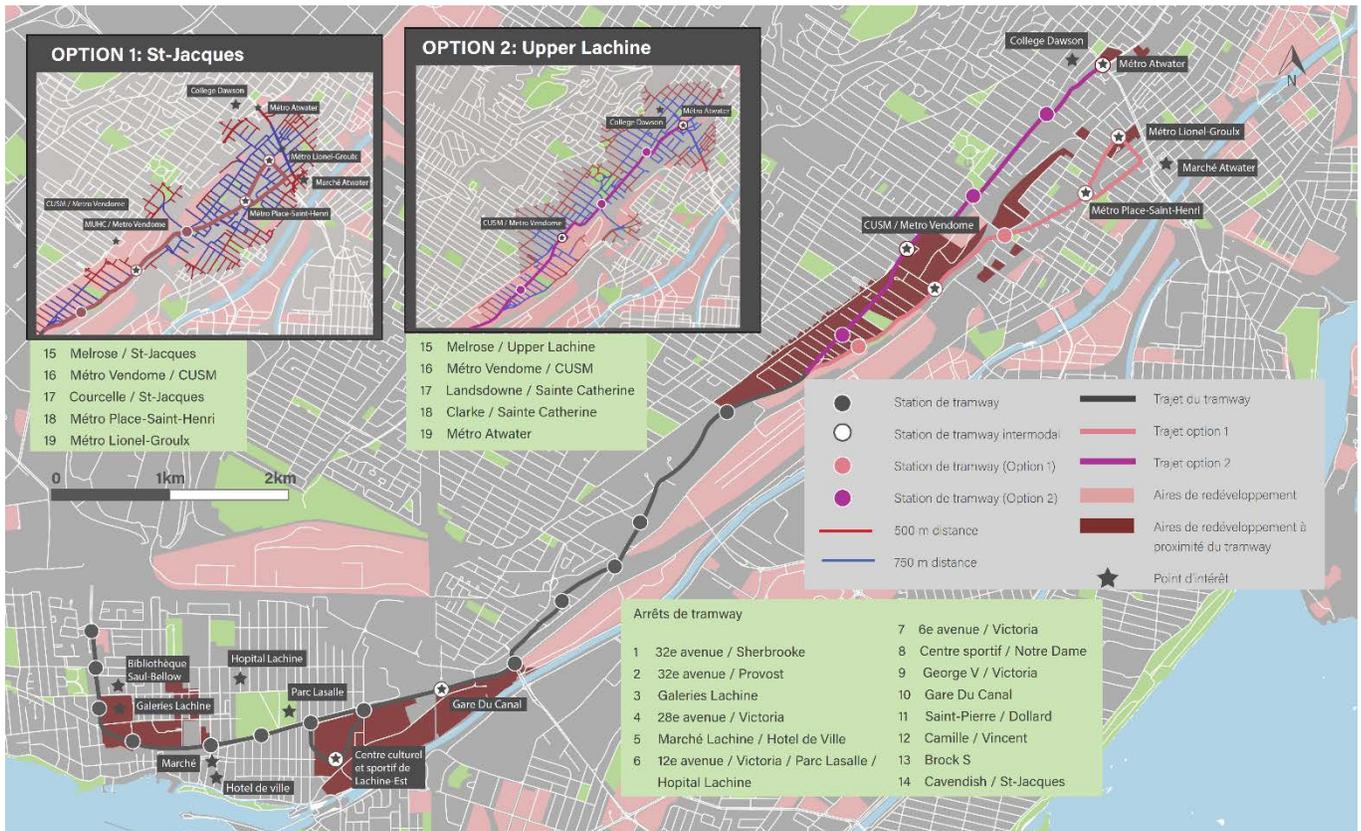
- 1 Torontois sur 5 (20%) envisagerait de se débarrasser de son véhicule domestique et de recourir à un service d'autopartage. De ce 20%, les milléniaux étaient les plus susceptibles de faire ce changement, avec 1 sur 4 (25%), affirmant qu'ils reconsidéreraient le véhicule du ménage pour l'autopartage; 16% des membres de la génération X et 15% des baby-boomers ont dit la même chose³.

Le projet d'ÉcoQuartier de Lachine-Est se démarque par l'état d'avancement de son processus consultatif participatif. De plus, **l'implantation de tramway de Lachine s'intègre parfaitement au processus de réfection de l'échangeur Saint-Pierre**, avec l'objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l'arrondissement de Lachine. Le « timing » est parfait pour y intégrer la première ligne de tramway montréalaise.

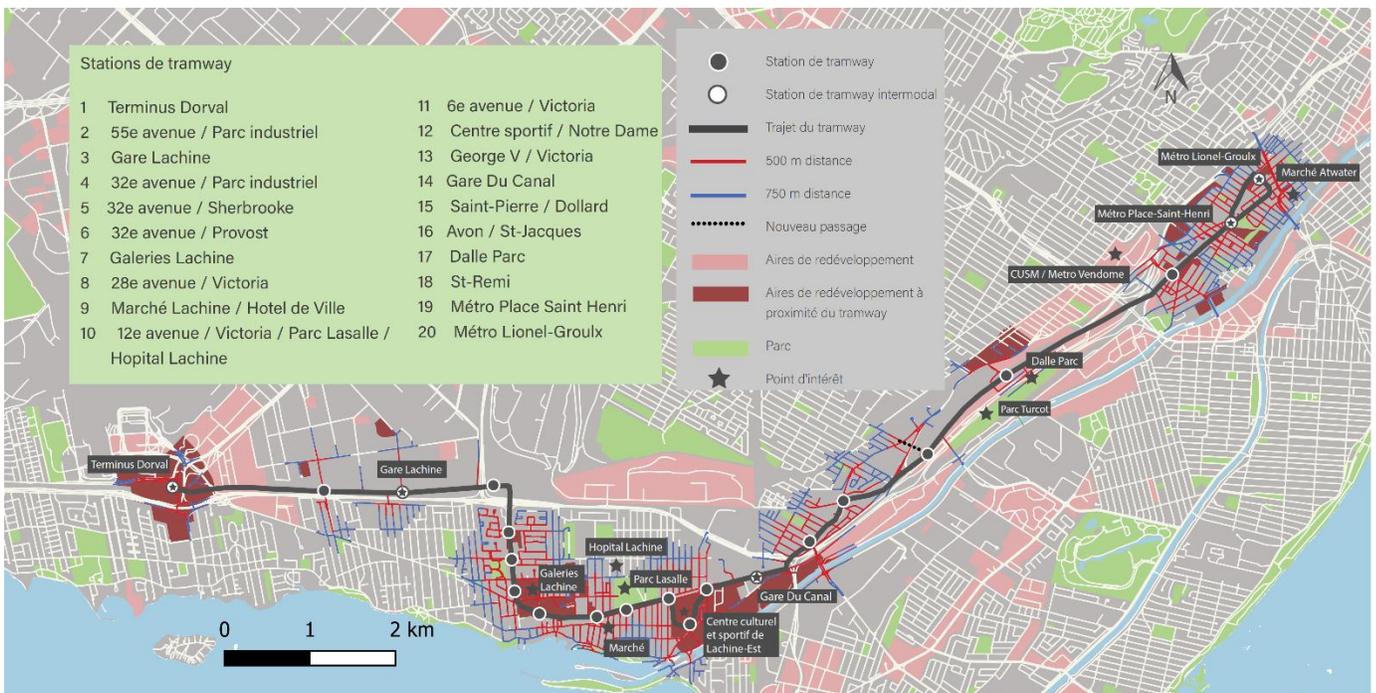


Carte 2) Territoire accessible en vélo (à 1 500 m) et stations avec abris de vélo (en rose)

³ <https://blogue.communauto.com/rapport-1-torontois-sur-5-envisagerait-de-remplacer-son-vehicule-par-un-service-dautopartage/>



Carte 3) Tracé de la phase 1 – 32^e Avenue à Lachine/métro Vendôme ou Lionel-Groulx (via Saint-Jacques ou Upper Lachine)



Carte 4) Tracé complet (phase 1 et 2 – Dorval/Lachine/métro Lionel-Groulx (via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)

Tram-cargo et vélo-cargo, le transport des marchandises repensé

Au Québec, le camionnage connaît une importante croissance, alors que son volume d'activité a presque doublé entre 1990 et 2014. Ce camionnage permet de desservir la quasi-totalité des municipalités du Québec, mais c'est dans la région de Montréal que sa présence est la plus importante. Cette dernière constitue le carrefour stratégique du transport de marchandises dans l'Est du Canada. Étant donné son parc industriel et sa proximité avec le réseau autoroutier, l'arrondissement de Lachine ne fait pas exception à la règle. Il est également à considérer que la récente installation d'un centre d'expédition d'Amazon dans le secteur contribuera à une intensification du transport de marchandises.

Ce camionnage a un coût social important. La nécessité de livrer les marchandises au moment précis où celles-ci sont requises pour la vente ou la transformation accroît le nombre de déplacements, notamment dans des environnements urbains qui n'y sont pas toujours adaptés. En ce sens, le camionnage se transforme bien souvent en atteinte à la convivialité et à la sécurité de ces lieux. De plus, largement dépendant des énergies fossiles et représentant 29,8% de l'énergie consommée par les transports au Québec, le camionnage s'avère être un secteur d'activité difficilement conciliable avec les objectifs ambitieux de réduction des GES, que ce soit avec le « Plan pour une économie verte » du gouvernement du Québec ou le « Plan climat » de la Ville de Montréal.

Dans ce contexte, il est primordial qu'une mobilité durable intègre le transport des marchandises parmi ses priorités. Tout projet de développement de transport sur rail se doit d'être considéré comme une composante potentielle du transport de marchandises hors pointe. L'analyse du tram-cargo pourra être faite en combinaison avec le déploiement d'un service de livraison à vélo (« vélo-cargo »). Ce dernier a pour but de répondre aux besoins liés à la couverture des « derniers kilomètres », notamment à l'intérieur de Lachine et de ses environs.

Le parc industriel de Lachine accueille des entreprises telles qu'Amazon, UPS, FedEx, Purolator, etc. Ceci offre un cadre qui bénéficierait particulièrement de la mise en place d'un système de transport des marchandises par tram-cargo. Ce dernier permettrait de desservir d'autres zones industrielles dans le Grand Sud-Ouest, telles que celles de LaSalle et de Dorval. Dans le cas de l'implantation d'un tramway entre le centre-ville et Lachine, une grande part des infrastructures seraient déjà existantes et la mise en place d'un système de tram-cargo permettrait d'optimiser les retombées. La possibilité d'une extension de ce tramway jusqu'à l'aéroport à travers la gare de Dorval donnerait une nouvelle portée aux retombées économiques de ce tram-cargo.

L'ensemble du développement du tramway doit être pensé, dès le début, afin de permettre d'en utiliser l'infrastructure pour déplacer certaines marchandises en période hors-pointe. Cette approche serait d'autant plus avantageuse que le réseau du tramway pourra être étendu vers l'Est afin de s'intégrer en continuité avec le tramway de l'Est, formant un véritable lien électrifié Est-Ouest dans l'est de Montréal (intégrant notamment l'aéroport, le port de Montréal ainsi que plusieurs parcs industriels). La distribution locale des colis pourra être assumée en vélo-cargo (à l'instar du programme Colibri), à partir de points de chute à des stations stratégiques du tram, notamment au

sein des futurs ÉcoQuartiers, réduisant ainsi sensiblement le camionnage dans les zones résidentielles.

Cette initiative s'inscrirait en correspondance avec de nombreuses politiques publiques, que ce soit à l'échelle provinciale ou municipale. Dans le « Plan pour une économie verte 2030 », le gouvernement du Québec défend une vision durable et intermodale du transport des marchandises. En ce sens, il soutient explicitement le transport ferroviaire et électrifié des marchandises dans un objectif de réduction du camionnage. Pour le gouvernement, cette vision s'inscrit dans une logique d'optimisation des chaînes logistiques à l'aide d'un transport ferroviaire intégré à des aménagements urbains et locaux. Au sein du « Plan climat 2020-2030 » de la Ville de Montréal, on retrouve également l'objectif de faire en sorte que 25% des livraisons soient « zéro émission » d'ici 2030.

Pour ce qui est du vélo-cargo, cette alternative a le potentiel d'améliorer grandement la sécurité et la convivialité de l'environnement urbain par la réduction du camionnage, mais également en bonifiant les infrastructures de transport actif, notamment par une amélioration de la connectivité du réseau existant. Cette démarche bénéficiera à des secteurs particulièrement enclavés, où résident des populations vulnérables. Le quartier Saint-Pierre, à Lachine, en est un bon exemple.

Fortement enclavé par une série de barrières physiques, telles que l'échangeur Saint-Pierre, le quartier Saint-Pierre représente aujourd'hui une voie de contournement ou de transit pour la circulation automobile ou le camionnage au détriment de modes alternatifs à l'empreinte carbone plus faible. À cela s'ajoute une forte concentration d'accidents impliquant des usagers du transport actif et un sentiment d'insécurité chez ces derniers. Tous ces éléments représentent des obstacles importants au transfert modal nécessaire à l'atteinte de cibles ambitieuses de réduction des émissions en GES.

Le tram-cargo permettra de réduire l'empreinte carbone du secteur, ainsi que de bonifier la sécurité et la convivialité de l'environnement urbain, notamment pour les modes de transport actif. Nous espérons également que ce projet représentera un fort encouragement pour les autres territoires montréalais à une réflexion en profondeur et au développement d'initiatives visant un transport des marchandises à l'empreinte carbone minimale. À l'international, la concrétisation de ce projet fournira un nouvel exemple d'innovation montréalaise permettant d'allier développement économique et transition écologique à l'échelle d'une métropole. Finalement, notre proposition ouvre d'importantes opportunités de renforcement des capacités en transition écologique et en mobilité durable pour l'ensemble des échelles de gouvernance montréalaise.

Pistes pour un véritable PSD des transports pour le grand Montréal

L'ARTM doit se doter d'un véritable Plan stratégique de développement (PSD), à l'instar du « Grand projet » (le *Big move*) de Toronto a adopté en 2008. **Celui-ci doit résulter de l'analyse comparative (intégrant leurs impacts et leurs coûts) des principales alternatives proposées**, afin de desservir les différents corridors de transport collectif anticipés. Les options retenues doivent permettre d'offrir des accès à une distance de marche à des services de transports collectifs structurants au plus grand nombre de concitoyens, tout en tenant compte des coûts d'implantation et d'opération de chacune des options envisagées. Les options retenues doivent également favoriser la densification et un meilleur aménagement du territoire tout en évitant d'encourager l'étalement urbain. Finalement, le Plan stratégique doit se doter d'une vision sur 25 ans, avec une vision à court, moyen et long terme.

Au moment où nous apprêtons à déposer le présent mémoire, donc le jour où les résidents du grand Montréal étaient invités à s'exprimer sur le Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain, on apprenait que les décisions étaient déjà prises, du moins pour deux corridors importants. Ainsi, La Presse révélait qu'« À terme, le REM sera donc doté de branches qui relieront le centre-ville au cégep Marie-Victorin et à Pointe-aux-Trembles. Celles-ci s'ajouteront aux branches vers l'Anse-à-l'Orme, Deux-Montagnes et Brossard, déjà en construction⁴. »

Au minimum, ces nouvelles infrastructures doivent devenir publiques après 25 ans (et non pas rester privatisées pendant 99 ans comme le REM). De plus, les contrats doivent être négociés afin d'éviter une facturation à des coûts beaucoup trop élevés qui viendraient ajouter un poids financier démesuré à l'ARTM). L'ARTM doit comparer les coûts facturés avec l'alternative la moins coûteuse de transport collectif structurant électrifié, le tramway.

Nous réitérons qu'un réseau de tramway complémentaire au métro et au REM s'avère essentiel. Et que la portion ouest de la ligne rose, le tramway Dorval/Lachine/centre-ville, en est un excellent point de départ.

⁴ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-12-14/le-rem-prolonge-vers-l-est-et-le-nord-de-montreal.php>

Le nouveau tramway, pilier du « Grand virage » requis

Si la pertinence de l'implantation d'un tramway dans l'axe Dorval/Lachine/centre-ville ne fait aucun doute, plusieurs facteurs concourent pour faire de celle-ci la première ligne de tramway à pouvoir être mise en place dans la région de Montréal : le fait que celle-ci puisse circuler en grande partie sur des emprises désaffectées, tout en devenant la principale mesure de mitigation des travaux de l'échangeur Saint-Pierre et en étant intégrée aux projets de l'ÉcoQuartier de Lachine-Est et à de nombreux autres projets de redéveloppement.

La première phase de développement des nouveaux tramways montréalais devrait donc démarrer avec le lancement de celui de Lachine, suivi du tram de l'Est qui, idéalement, en sera l'extension, tout en comportant une antenne Nord-Sud complémentaire (reliant la ligne bleue et la ligne verte dans l'Est de Montréal), puis celui sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Ces quatre lignes pourront être implantées d'ici 2030 avec un budget à peine supérieur à celui de la construction des cinq stations de métro additionnelles de la ligne Bleue (le tram sur Taschereau nécessitera plus d'investissements et des délais plus importants pour son réaménagement, alors que l'ÉcoQuartier de Lachine-Est est déjà en phase de planification). Il aurait été aussi techniquement possible de modifier *in extremis* le projet de SRB Pie IX afin d'implanter à la place un tramway. **Par dollar investi, le tramway permet de réaliser près de 10 fois plus de kilomètres de lignes et 20 fois plus de stations que le métro ou le métro automatique léger.**

Dans ce que nous appelons la phase I, à l'horizon 2030, nous supposons qu'il est trop tard pour transformer le prolongement de la ligne Bleue en tramway, mais que c'est encore possible pour le SRB Pie-IX (voir le mémoire de la Coalition climat Montréal à cet égard).

De plus, l'extension de la portion ouest de la ligne orange de deux stations de Côte-Vertu jusqu'à Bois-Franc malgré son coût élevé, est aussi justifiée dans une perspective d'intermodalité en permettant la connexion avec la ligne de Deux-Montagnes (réduisant ainsi les frais facturés par le REM, puisque de nombreux usagers pourront directement accéder ainsi au métro). Au moins, les frais additionnels résulteront de l'augmentation de l'achalandage attiré par cette nouvelle connectivité.

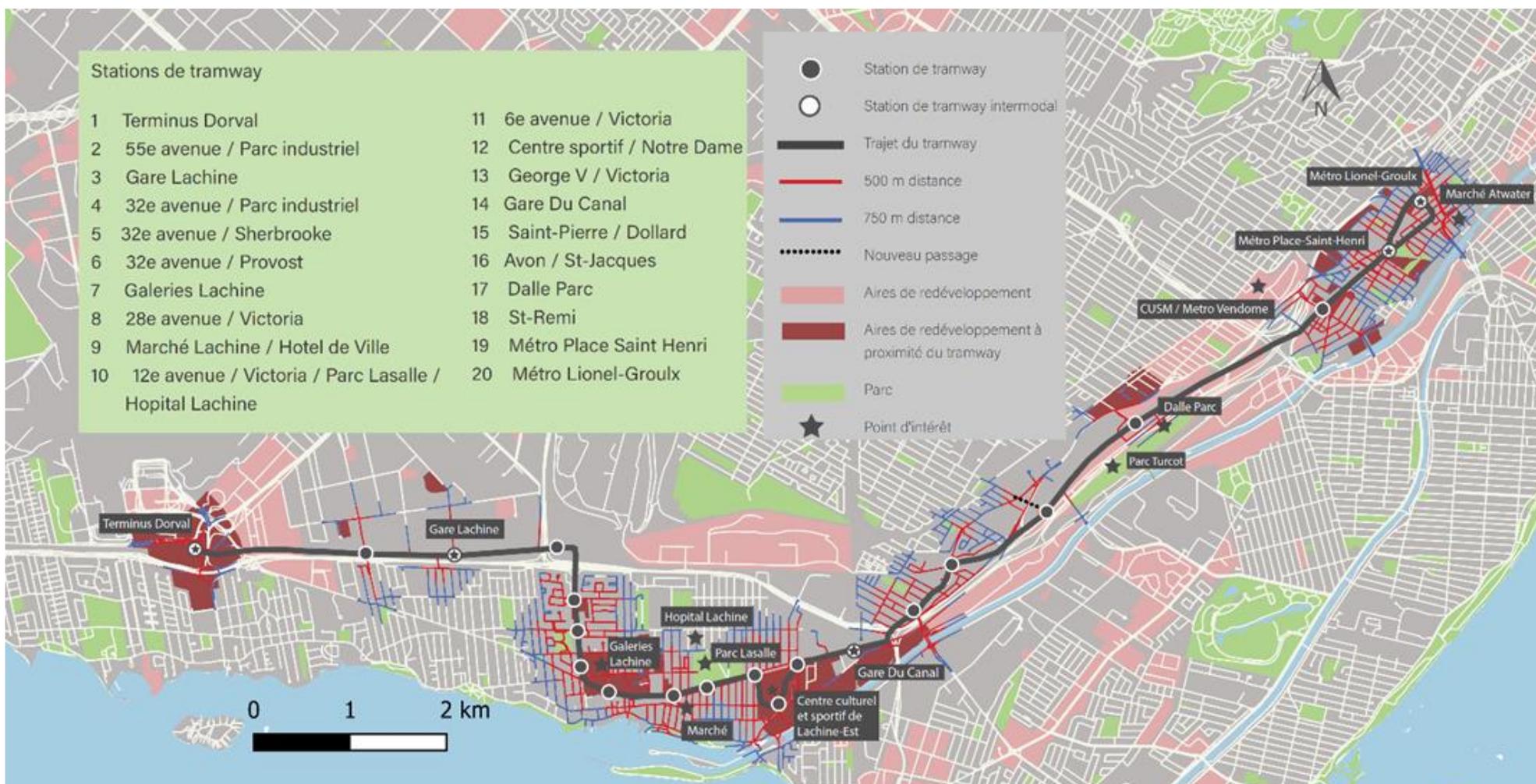
Dans une deuxième phase, lancée immédiatement après la confirmation des projets de la première phase, la construction de plusieurs autres lignes pourrait être concrétisée rapidement, afin de doter Montréal d'un véritable réseau. Par exemple, une ligne devrait relier Lachine-Est au métro Angrignon afin de desservir l'arrondissement de LaSalle (quartier densément peuplé alors que le secteur ouest demeure mal desservi en transport collectif et que le boulevard Newman recèle un énorme potentiel de redéveloppement).



Carte 5) Tram LaSalle : Antenne Lachine-Est/métro Angrignon (options 1 et 2)

Carte du tracé complet :

Phase 1 et 2 du Tramway Dorval/Lachine/métro Lionel-Groulx (scénario via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)





Comparaison de quatre programmes de certification d'ÉcoQuartiers

Par Jean-François Lefebvre (PhD), pour Imagine Lachine-Est, mai 2022

Chargé de cours en études urbaines à l'UQAM et chargé de projet au Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ) en charge du chantier ClimAction-Lachine.

Comparaison de 4 programmes de certification d'ÉcoQuartiers (1/3)

Lefebvre, 2022

Enjeu	Programmes encadrant la démarche participative		Programmes basés sur des choix de mesures	
Nom du programme	ÉcoQuartier	Ecodistrict	BREEAM Communities	LEED-AQ
Description sommaire	Programme français de certification ÉcoQuartier	Programme nord-américain Ecodistrict	Programme BREEAM <i>Communities</i> 2012	Programme LEED aménagement de quartier LEED v4 <i>Neighborhood development</i>
Date de création du programme	2009	2013	2011	2009
Organisme responsable de la certification	Gouvernement français	Ecodistrict, OSBL basé à Portland, Or	BRE Global Limited, filial d'un OSBL, Royaume-Uni	Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDC)
ÉcoQuartiers certifiés	Près de 600 ÉcoQuartiers certifiés ou en voie de certification en France	27 quartiers en Amérique du Nord (incluant à Vancouver et Toronto)	Dans plusieurs pays	ND, Nombre limité Mais implanté au Québec (Technopole Angus)
Possibilité de certification au Québec	Certification à l'étranger (projet au Japon) Partenariat entre Lachine et Strasbourg	Certifient déjà des projets réalisés dans des villes canadiennes (Toronto et Vancouver)	Offrent la certification à l'international	Certification canadienne (avec un équivalent américain applicable à l'international)
Langue utilisée	Français	Anglais	Anglais	Français/anglais
Principaux documents de référence et leur accessibilité	Référentiel ÉcoQuartier (avril 2020), 150 p. Gratuit en ligne	Ecodistrict Protocol (2018), 52 p. Gratuit en ligne Ecodistrict Handbook (2018), 95 p. En ligne : 50\$ US (68\$CA)	BREEAM Communities technical manual (2017, 184 p.) Gratuit en ligne	LEED Aménagement de Quartier v.2009, périmée, gratuite en ligne (2011), 165 p. LEED V04, qui remplace, non disponible
	http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/actualite/le-referentiel-ecoquartier-2020/	https://ecodistricts.org/	https://www.breeam.com	https://www.cagbc.org/fr/notre-travail/certifications/leed/

Comparaison de 4 programmes de certification d'ÉcoQuartiers (2/3)

Lefebvre, 2022

Nom du programme	ÉcoQuartier	Ecodistrict	BREEAM Communities	LEED-AQ
Démarche participative et de co-construction	Fondamentale dans le processus		Intégrée au processus	Absente
Intégration des enjeux sociaux	Fondamentale dans le processus		Intégrée au processus	Absente
Simplicité (aspect <i>user friendly</i>) du guide et de la démarche	Assez simples	Les plus simples	Moyen	Complexe (Soutien important requis)
Lien entre chaque mesure et les enjeux climat, résilience et équité	Assez fort	Très fort	Fort	Encouragé par le pointage mais non obligatoire
Flexibilité, choix des objectifs et des indicateurs	L'équipe en charge du projet d'ÉcoQuartier doit établir ses propres objectifs ainsi que les indicateurs retenus		Système basé sur des menus de mesures et d'actions donnant un pointage	
Mesures proposées	Mesures et actions suggérées		Nombreuses mesures et actions proposées	
Thématiques	20 engagements répartis dans 4 thématiques	3 impératifs (équité, résilience et protection du climat), appliqués pour chacune des 6 priorités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Place, • Prosperity, • Health + Wellbeing, • Connectivity • Living infrastructure, • Ressource regeneration 	6 catégories : <ul style="list-style-type: none"> • Gouvernance • Social and economic wellbeing • Ressources & energy • Land use & ecology • Transport and environment • Innovation 	Variées, mais pointage additionnel sur l'énergie

Comparaison de 4 programmes de certification d'ÉcoQuartiers (3/3)

Lefebvre, 2022

Nom du programme	ÉcoQuartier	Ecodistrict	BREEAM Communities	LEED-AQ
Certification spécifique au cadre bâti	Non, une certification complémentaire peut venir compléter au niveau du cadre bâti		Oui, BREEAM était pionnière dès 1990 pour le design des édifices. Certification maintenant dans 50 pays	Oui, Utilisé dans 167 pays. 3200 bâtiments LEED au Canada depuis 2005
Frais	ND (probablement minimales) Appui du gouvernement français	De l'ordre de 10 000\$US pour l'ensemble du processus	ND	Élevés (environ 60 000\$ demandés pour Regroupement de Lachine pour un bâtiment)
Étapes dans le processus de certification	Écoquartier en projet En réalisation Réalisé Suivi	Formation Roadmap (Plan) Performance (Réalisé)		En amont. Rejet si certaines règles de construction ou de propreté du chantier ne sont pas respectées.
Avantages additionnels	Partenariat déjà établi entre Lachine (Montréal) et Strasbourg. La flexibilité suscite la participation.	<i>EcoDistricts Incubator</i> Atelier annuel de 3 jours Nord-américain Présence d'un AP		Programme déjà implanté au Québec : Technopole Angus, UdeM - Campus Outremont, Bassins du Nouveau Havre
Niveaux de certification (capacité de démarquer les meilleurs projets)	Un niveau de certification : Certifié ÉcoQuartier		5 niveaux de certification Certifié BREEAM (note de passage 30 pts), bien, très bien, excellent et remarquable	4 niveaux de certification Certification LEED-AQ (base), LEED argent, or et platine

Note : <https://ecodistricts.org/wp-content/uploads/2019/02/F-Impact-report-2018.pdf>



Rapport de consultation publique

PPU de l'écoquartier Lachine-Est

10 août 2022



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL



PPU de l'écoquartier Lachine-Est

Projet de règlement P-04-047-231

Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de planification de l'écoquartier Lachine-Est

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm.qc.ca
info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2022
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2022
ISBN 978-2-925161-15-8 (imprimé)
ISBN 978-2-925161-16-5 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 10 août 2022

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Madame Dominique Ollivier
Présidente du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1B5

**Objet : Rapport de consultation publique sur le Programme particulier d’urbanisme (PPU)
de l’écoquartier Lachine-Est**

Mesdames,

J’ai le plaisir de vous remettre le rapport de l’Office de consultation publique de Montréal portant sur le projet de Programme particulier d’urbanisme (PPU) de l’écoquartier Lachine-Est.

Situé en bordure du canal de Lachine et à proximité du Vieux-Lachine, ce territoire fait partie du secteur de planification stratégique Turcot–Lachine-Est désigné par le Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal. Il correspond à un secteur industriel en déclin d’environ 60 hectares à requalifier à des fins d’activités diversifiées. C’est à la suite d’une première consultation auprès de la population que ce projet de PPU a été préparé.

La consultation a suscité beaucoup d’intérêt. Plus de 450 personnes ont participé en ligne en répondant au questionnaire d’introduction ou aux questions thématiques sur le site de l’OCPM. La commission a reçu 35 mémoires et entendu 18 personnes lors des séances d’audition des opinions tenues à Lachine. La vision et les orientations proposées dans le PPU pour la transformation du territoire sont, dans l’ensemble, reçus favorablement par les personnes ayant participé à la démarche de consultation.

L’objectif d’en faire un écoquartier reçoit généralement un accueil favorable. Le secteur visé par le PPU a fortement besoin d’être requalifié pour en faire un ensemble cohérent qui met en

valeur le patrimoine industriel, archéologique et paysager qui le caractérise. La consultation a toutefois mis en lumière l'importance de développer et clarifier deux dimensions de l'énoncé de vision du PPU : celle qui a trait à l'intégration du secteur à son voisinage et au reste du territoire montréalais; et celle qui concerne la mobilité collective sobre en carbone, qui reste à définir.

Globalement, le PPU proposé fait consensus quant à sa pertinence, à ses objectifs, et aux grandes lignes de son contenu. La commission recommande donc son adoption. Elle souligne toutefois l'importance d'y apporter des modifications et fait 15 recommandations afin d'y inclure véritablement les objectifs d'un écoquartier qui rappellera le passé et les attributs de son territoire. La commission recommande de réduire les paramètres de hauteurs et la densité du futur quartier afin de réaliser un ensemble plus harmonieux, de mieux planifier son désenclavement et son intégration au voisinage et de mieux définir et encadrer la préservation de son patrimoine.

La commission souligne aussi que tout le projet d'écoquartier repose sur l'intégration d'un mode de transport collectif structurant, sans quoi la transformation souhaitée ne pourra se réaliser. Un aspect aussi déterminant aurait dû être planifié en amont et détaillé dans le PPU soumis à la consultation.

Un écoquartier doit être un modèle d'urbanisation, qui assure la qualité de vie de ses résidents et permet de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, durant sa construction et via le mode de vie de ses habitants.

Ce rapport sera rendu public le 24 août 2022 à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Isabelle Beaulieu

IB/II

- c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de la participation citoyenne et de la démocratie
Maja Vodanovic, mairesse de l'arrondissement de Lachine

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Les étapes de la consultation publique	3

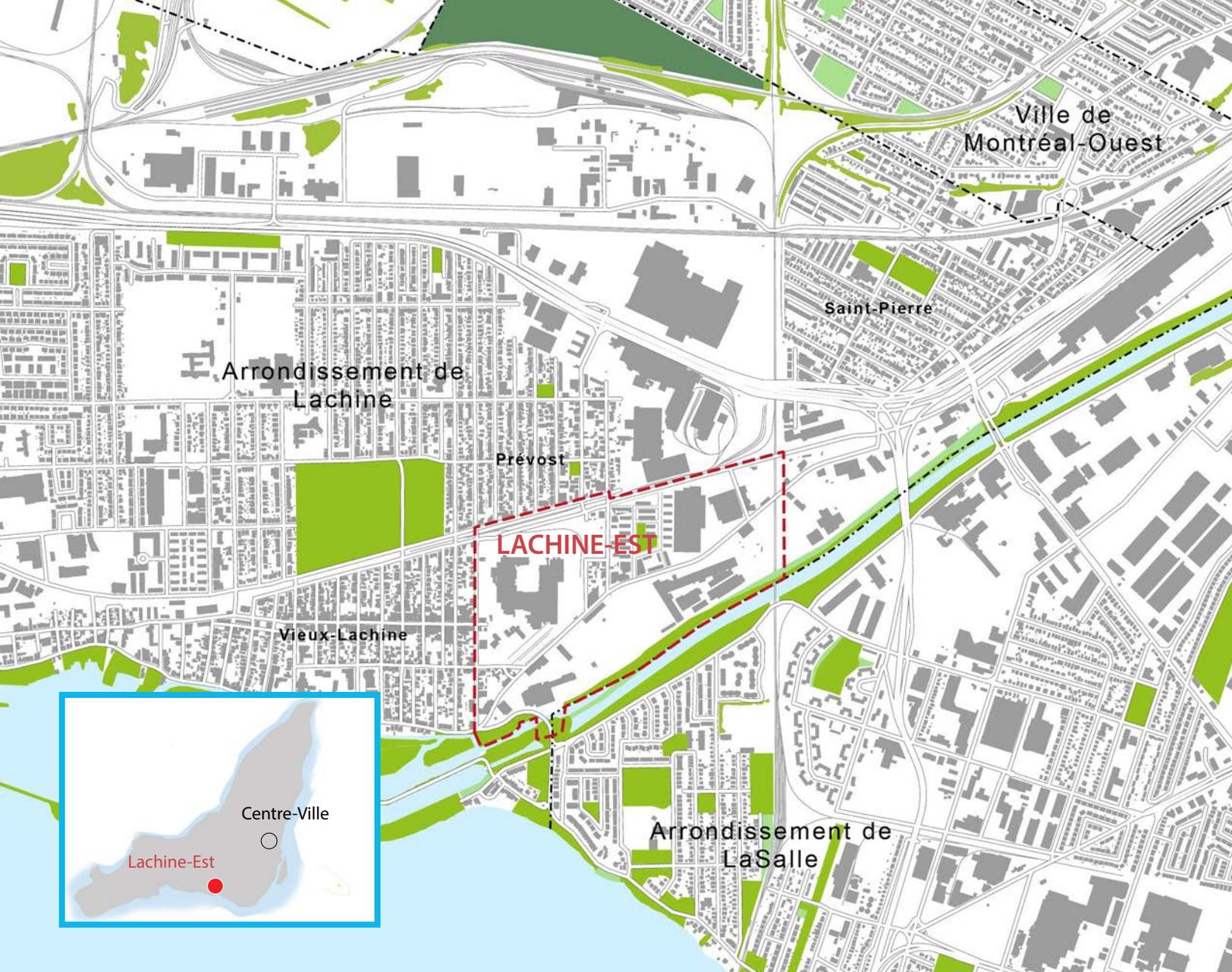
1. La démarche de consultation	5
1.1 Le projet de règlement	5
1.1.1 Le territoire à l'étude	6
1.1.2 Le cadre réglementaire	8
1.1.3 Les interventions et démarches antérieures	8
1.1.4 La vision d'aménagement	9
1.1.5 Les interventions détaillées	12
1.1.6 La mise en œuvre	13
1.2 Les avis des instances consultatives	15
1.3 Le dossier de documentation	16
1.4 Les étapes de consultation	16
1.5 Le tableau synthèse de la participation	18

2. Les opinions exprimées	20
2.1 L'accueil général du PPU	21
2.2 L'énoncé de vision et éléments transversaux d'amont	21
2.2.1 La notion d'écoquartier	21
2.2.2 Le désenclavement et les connexions	25
2.3 Les orientations d'aménagement et d'urbanisme	26
2.3.1 L'orientation 1: Préserver l'esprit du lieu	26
2.3.2 L'orientation 2 : Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient	27
2.3.3 L'orientation 3: Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif	29
2.3.4 L'orientation 4 : Assurer la présence significative de lieux d'emploi	30
2.3.5 L'orientation 5 : Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone	31
2.4 La mise en œuvre et éléments transversaux d'aval	33
2.4.1 La concordance réglementaire	33
2.4.2 Les partenariats et les ententes	34

3. L'analyse de la commission	37
3.1 La mise en contexte	38
3.1.1 Des interrogations	40
3.2 Une proposition de vision et d'orientation bien accueillie	41
3.2.1 La vision	41
3.2.2. L'intégration du secteur à l'arrondissement	42
3.2.3 La mobilité	42
3.3. La préservation de l'esprit du lieu	43
3.3.1 Les bâtiments patrimoniaux	43
3.3.2 Le canal de Lachine	44
3.4 Offrir un environnement sain, vert et résilient	45
3.4.1 Les espaces verts	45
3.4.2 La gestion de l'eau	45
3.4.3 Les innovations techniques, la gestion des déchets et matières résiduelles	46
3.5 Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif	47
3.5.1 La mixité d'usages	47
3.5.2 La mixité sociale	47
3.5.3 L'échelle humaine	48
3.5.4 Les îlots	50
3.5.5 Les impacts sur les quartiers avoisinants	50
3.6 Assurer la présence significative de lieux d'emploi	51
3.7 Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone	52
3.7.1 Le transport collectif structurant	53
3.7.2 Le transport des marchandises	53
3.7.3 La période de transition	53
3.8 Le suivi et la mise en oeuvre du PPU	54

Conclusion	57
-------------------	-----------

Annexe 1 - Les renseignements relatifs au mandat	59
Annexe 2 - Le projet de règlement P-04-047-231	63
Annexe 3 - Les recommandations	66



INTRODUCTION

Le 27 septembre 2021, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de planification de l'écoquartier Lachine-Est » et l'a soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne la consultation publique prévue par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

La Ville de Montréal et l'arrondissement de Lachine visent la transformation du secteur en intégrant des objectifs de transition écologique, de solidarité, d'équité et d'inclusion, de démocratie et de participation ainsi que d'innovation et de créativité¹. L'hypothèse présentée par le PPU propose la réalisation d'environ 7 400 logements, au moins 22 % du secteur en espaces verts et en parcs, environ 266 000 m² d'activités économiques et au moins 24 000 m² d'activités institutionnelles, dont une école primaire et un centre sportif et communautaire².

La commission, présidée par Francine Simard et complétée par Luba Serge et Arlindo Vieira, a tenu une consultation hybride, c'est-à-dire que toutes les activités de consultation se sont tenues à la fois en présentiel, à la salle du conseil de l'arrondissement de Lachine, et virtuellement, sur les réseaux de l'OCPM.

Le premier chapitre de ce rapport décrit le projet de PPU de l'écoquartier Lachine-Est et la démarche de consultation. Le deuxième chapitre présente la synthèse des opinions exprimées lors de la consultation. Enfin, le troisième chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à ses recommandations.

¹ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 2. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P%20118/3-1_ppu_ecoquartier_lachine-est.pdf

² Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 40

Site web de la consultation :

<https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est>



Les étapes de la consultation publique

28 mars 2022

SOIRÉE D'INFORMATION

Les étapes de la consultation de l'OCPM et présentation du PPU proposé par la Ville et l'arrondissement de Lachine

12 avril 2022

SOIRÉE DE QUESTIONS ET RÉPONSES DES CITOYENS

Du 13 avril au 5 mai 2022

EXPRESSION DES OPINIONS en personne, par écrit ou en ligne

Du 10 mai au 12 mai 2022

SÉANCES D'AUDITION DES OPINIONS devant les commissaires de l'OCPM

10 août 2022

DÉPÔT DU RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE





LA DÉMARCHE DE CONSULTATION

1.1 Le projet de règlement

Le conseil municipal de Montréal a mandaté l'OCPM pour qu'il tienne la consultation publique sur le projet de PPU de l'écoquartier de Lachine-Est. Un PPU est un outil de planification du territoire. C'est un plan détaillé produit lorsqu'un secteur fait face à des changements importants. Le PPU fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques. Il fait partie intégrante du Plan d'urbanisme et sa portée est encadrée par la LAU³.

³ Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) à Montréal : https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/le_petit_guide_des_programmes_particuliers_d039urbanisme_ppu-fr.pdf

1.1.1 Le territoire à l'étude

Dans l'arrondissement de Lachine, le territoire nommé Lachine-Est est un secteur industriel en déclin d'environ 60 hectares, situé à proximité du Vieux-Lachine. Ce secteur est compris entre le canal de Lachine et la rue Victoria et s'étend de la 6^e Avenue aux voies du Canadien Pacifique (CP) où passent les trains de banlieue reliant Candiac au centre-ville de Montréal (figure 1).



Figure 1 - Vue aérienne du territoire du PPU. Source : composé à partir du doc. 3.1, p. 3 et 13

Environ 70 ménages habitent ce territoire, principalement occupé par des terrains à vocation industrielle et commerciale.

Sous le régime français, le secteur de Lachine-Est est un lieu de rencontres et d'échanges. Vers 1750, les Sulpiciens tentent la construction d'un canal pour contourner les rapides. Un projet qui n'aboutit pas, faute de moyens techniques et financiers.

Au XIX^e siècle, on assiste à la construction du canal de Lachine. La localisation stratégique, la qualité du réseau routier et la présence des voies ferrées entraînent un important développement industriel. Entre 1850 et 1950, les industries s’y multiplient. C’est le cas de la Dominion Bridge (1883), de la Allis-Chalmers (1905) et de la Jenkins (1931).

En 1970, l’ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent occasionne la fermeture définitive du canal de Lachine à la navigation commerciale⁴, ayant pour conséquence le déclin des industries, notamment la Jenkins (1991), la Allis-Chalmers (2000), la Dominion Bridge (2003) et la Stelfil (2008). Malgré ces fermetures, plusieurs des bâtiments et certaines des infrastructures qui participaient à leur chaîne opératoire sont toujours en place et font partie du patrimoine industriel du secteur (figure 2)⁵.



Figure 2 - Ponts roulants de la Dominion Bridge depuis le boulevard Saint-Joseph. Source : Photo prise lors de la visite de terrain le 17 mars 2022

⁴Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 12

⁵Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 3

1.1.2 Le cadre réglementaire

Le projet de PPU s'inscrit dans les orientations des documents d'urbanisme en vigueur :

- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) : Lachine-Est est l'une des 159 aires potentielles d'urbanisation et de densification propices au Transit-Oriented Development (TOD)⁶.
- Schéma d'aménagement et de développement (SAD) : Lachine-Est y est identifié comme secteur de planification stratégique en raison des enjeux liés à sa transformation et de son fort potentiel de mise en valeur⁷.
- Plan d'urbanisme (PU) : Lachine-Est y est divisé en deux aires d'affectation du sol (un secteur d'emploi et un secteur d'activités diversifiées). Le chapitre 4.8.2 de la Partie I⁸ et le chapitre 9 de la Partie II⁹ du PU, qui s'appliquent spécifiquement à l'arrondissement de Lachine, inclut également des objectifs liés à la transformation du secteur¹⁰. De plus, entre 2004 et 2005, il est intégré comme secteur de planification détaillée, entraînant un changement de zonage, d'industriel à mixte, stimulant ainsi l'intérêt des promoteurs. Depuis 2013, divers projets immobiliers sont à l'étude par l'arrondissement.

De plus, Lachine-Est fait partie des « secteurs laboratoires » ciblés par la Ville de Montréal dans le cadre de la démarche d'élaboration et de mise en œuvre de la Charte montréalaise des écoquartiers¹¹.

1.1.3 Les interventions et démarches antérieures

L'avenir de Lachine-Est a fait l'objet de plusieurs exercices de consultation et d'idéation :

- Le Sommet de Lachine, organisé par Imagine Lachine-Est (2015);
- Une consultation sur l'avenir du secteur organisée par la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine¹² (2017);
- Une consultation publique en amont menée par l'OCPM (2019)¹³;

⁶ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 8

⁷ Idem

⁸ Ville de Montréal - Plan d'urbanisme - Secteur de planification détaillée de Lachine-Est, doc. 4.4

⁹ Ville de Montréal - Plan d'urbanisme - Chapitre de l'Arrondissement de Lachine, doc. 4.3

¹⁰ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 9

¹¹ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 2

¹² Rapport de la consultation sur la vision de développement du secteur - CDEC LaSalle-Lachine et Möbius 4 – avril 2017, doc. 4.20

¹³ OCPM, Secteur Lachine-Est, 2019, <https://ocpm.qc.ca/fr/lachine-est>

- La mise en place du Bureau de projet partagé¹⁴ en mars 2020 en réponse aux recommandations de l’OCPM;
- L’organisation d’ateliers thématiques entre mai et septembre 2020 sur les thèmes suivants :
 - innovation écologique¹⁵
 - culture, design et patrimoine¹⁶
 - mobilité¹⁷
 - logement, équipements publics et communautaires¹⁸
 - développement économique¹⁹

À la suite de ces travaux et en concertation avec plusieurs partenaires, un plan d’ensemble a été conçu fin 2020. La version finale de ce plan a été rendue publique²⁰ en mars 2021. C’est finalement à partir du plan d’ensemble que les services municipaux de la Ville de Montréal et de l’arrondissement de Lachine ont élaboré le PPU faisant l’objet de la consultation menée par l’OCPM.

1.1.4 La vision d’aménagement

L’intention du PPU est de transformer la friche industrielle que constitue le secteur Lachine-Est en écoquartier. La vision d’aménagement est ainsi énoncée :

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

¹⁴ Le Bureau de projet partagé comprend un comité de gouvernance composé d’élus responsables, des directeurs municipaux, Concert’Action Lachine et les propriétaires ainsi qu’un comité de coordination composé de fonctionnaires municipaux et Concert’Action Lachine.

¹⁵ Synthèse du groupe de travail Innovation écologique – 6 mai 2021, doc. 3.4.1

¹⁶ Synthèse du groupe de travail Culture, design et patrimoine – 19 mai 2021, doc. 3.4.2

¹⁷ Synthèse du groupe de travail Mobilité – 2 juin 2021, doc. 3.4.3

¹⁸ Synthèse du groupe de travail Logement, équipements publics et communautaires – 9 juin 2021, doc. 3.4.5

¹⁹ Synthèse du groupe de travail Développement économique – 16 juin 2021, doc. 3.4.5

²⁰ Ville de Montréal, PPU de l’écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 6-7



Figure 3 - Énoncé de vision et hypothèse de développement pour le territoire du PPU. Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 23

La mise en œuvre de la vision du PPU repose sur **cinq grandes orientations** :

1. Préserver l'esprit du lieu.

Cette orientation vise la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et du patrimoine immatériel, entre autres, via l'insertion harmonieuse (architecture et usages) des nouveaux projets à ce qui se trouve actuellement dans le secteur. Préserver l'esprit du lieu passerait par la création d'un réseau d'espaces publics intégrant les grands marqueurs historiques, l'identification des balises spécifiques par aire d'ambiance, la modulation des paramètres de hauteurs, de densité et d'affectations du sol²¹.

2. Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient.

L'objectif est la gestion des eaux pluviales et la création d'un réseau vert et bleu, intégrant les friches boisées, qui relie d'autres composantes paysagères, notamment les abords du canal de Lachine et les corridors de biodiversité. Pour y arriver, la Ville de Montréal doit acquérir des terrains, aménager des infrastructures souterraines, ainsi qu'adopter des règlements en lien avec le verdissement des propriétés privées et la contribution à la gestion de l'eau.²²

²¹ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 33

²² Ibid., p. 34

3. Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif.

La Ville veut créer un milieu de vie qui offre une diversité de services, commerces, emplois et équipements facilement accessibles à pied par la communauté. Il s'agit d'implanter un pôle civique, de développer une offre commerciale complémentaire à celle qui existe à proximité, de diversifier les formes bâties et les typologies résidentielles, de créer des liens attrayants avec les quartiers avoisinants, et d'intégrer de nouveaux logements sociaux, abordables et familiaux.²³

4. Assurer une présence significative de lieux d'emploi.

Cette orientation vise à faire de l'écoquartier un espace productif, fréquenté et approprié par la communauté à travers le maintien d'une vocation économique pour quelques bâtiments industriels et ceux d'intérêt patrimonial. Dans cette perspective, le PPU prévoit, entre autres, des commerces aux rez-de-chaussée le long du prolongement de la rue Notre-Dame et la confirmation de la vocation économique du voisinage des voies du CP.²⁴

5. Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone.

Par cette orientation, le PPU mise sur la présence de la gare « du Canal » et l'arrivée d'un mode de transport structurant sur la rue Victoria pour valoriser les transports collectifs et actifs. Il souhaite ainsi assurer l'intégration d'une diversité d'options en matière de mobilité, tout en favorisant un partage de la rue qui priorise les usagers les plus vulnérables. Ceci passe par une connectivité accrue avec les axes desservant le réseau autoroutier, la mise en place d'un réseau vert et bleu principalement destiné aux modes actifs et combinés à un réseau piéton.²⁵

Ces orientations sont présentées dans le PPU et les interventions nécessaires à leur mise en œuvre y sont précisées.²⁶

²³ Ibid., p. 35

²⁴ Ibid., p. 36

²⁵ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 37

²⁶ Ibid., p. 42 à 55

1.1.5 Les interventions détaillées

Le projet de PPU propose des interventions détaillées²⁷ qui reposent sur trois éléments :

- Des balises d'encadrement de l'aménagement que la Ville appelle principes généraux suggèrent, par exemple, la création de voies de mobilité, l'aménagement et la sécurité, un aménagement des terrains qui prend en compte la résilience aux changements climatiques, la mise en valeur du patrimoine et de l'architecture²⁸.
- Des marqueurs structurants comprenant les axes de mobilité et les espaces publics d'envergure, qui organisent le développement du domaine public (figure 4);
- Des aires d'ambiance proposant un encadrement pour le développement du domaine privé²⁹ (figure 5).

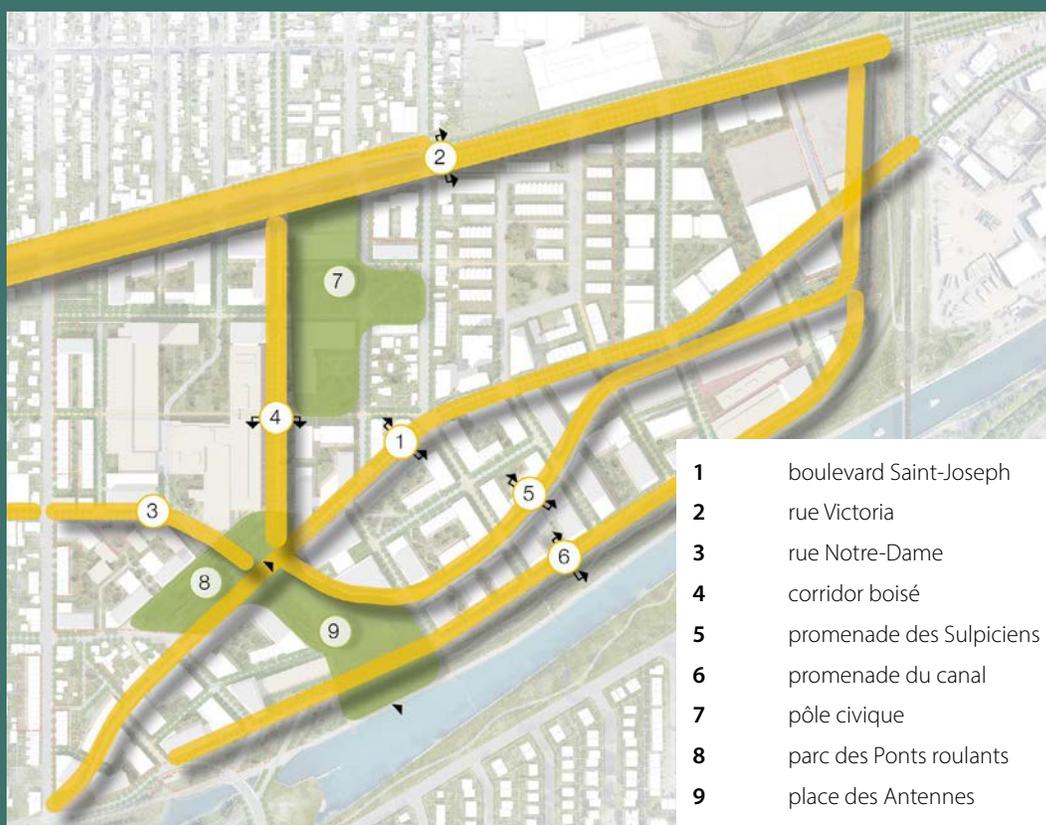


Figure 4 - Plan des 9 marqueurs structurants. Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 69

²⁷ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 58-99

²⁸ Ibid., p. 59-67

²⁹ Ibid., p. 82-99

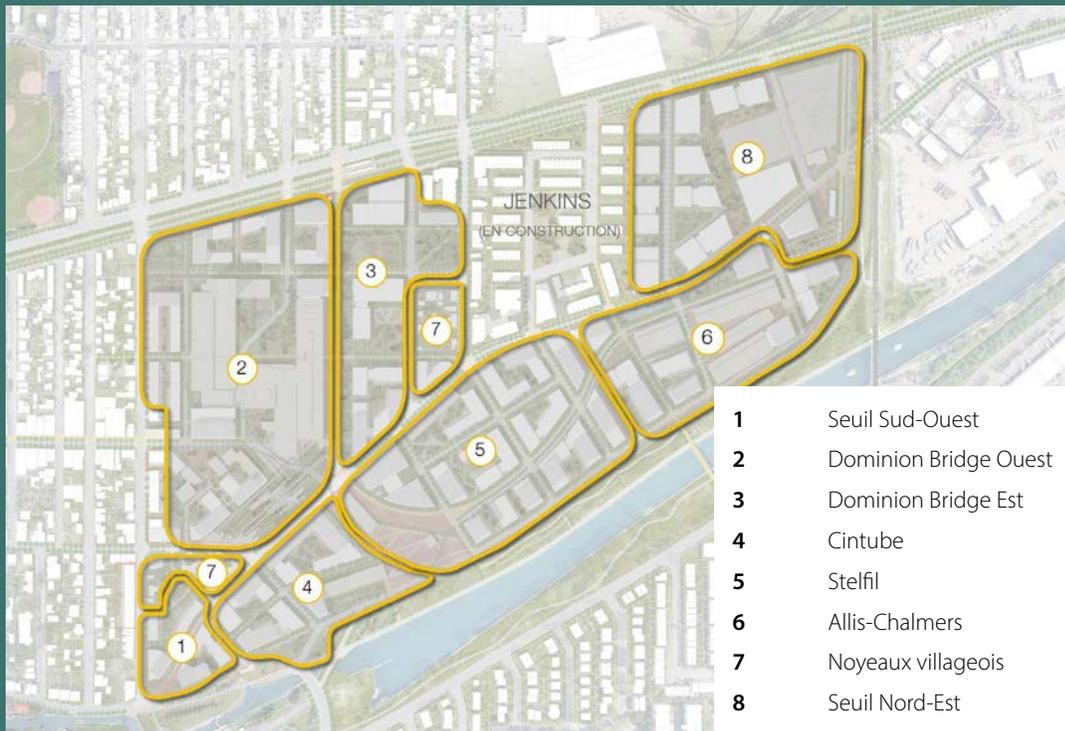


Figure 5 - Plan des 8 aires d'ambiance. Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 83

1.1.6 La mise en œuvre

Le projet de PPU propose différentes stratégies de mise en œuvre.

D'abord, les modifications réglementaires doivent être apportées au Plan d'urbanisme sur la modification des affectations du sol (l'actuel secteur d'emplois au sein du PPU devient un secteur d'activités diversifiées) et les densités de construction avec les modifications des secteurs 09-T1 et 09-T2³⁰. Les modifications concernent les hauteurs, les coefficients d'occupation du sol (COS), les taux d'implantation, les emprises des voies de mobilité, les groupes d'usages, les marges de recul, le verdissement et la gestion de l'eau, le stationnement ainsi que le règlement sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA)³¹. Ces modifications doivent se refléter et être intégrées dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine.

³⁰ Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 102-105

³¹ Ibid., p. 106-113

La mise en œuvre prévoit aussi :

- La rédaction d'un énoncé d'intérêt patrimonial pour trois grands ensembles d'intérêts que sont la Dominion Bridge, la Stelfil, et la Allis-Chalmers;
- Des interventions prioritaires, notamment le réaménagement et l'installation des infrastructures d'eau sous le boulevard Saint-Joseph; le raccordement préalable, après entente avec Parcs Canada, d'une conduite de rejet des eaux pluviales dans le canal de Lachine; le développement des équipements du pôle civique³²;
- Des investissements municipaux de l'ordre d'environ 400 millions de dollars, pour soutenir le développement de l'écoquartier :
 - Infrastructures municipales (réseau d'aqueducs et d'égouts);
 - Aménagement du domaine public (voirie et parcs);
 - Réalisation d'équipements collectifs;
 - Acquisitions immobilières;
 - Réhabilitation des sols³³.
- Des innovations techniques, comme une boucle énergétique, la gestion des matières résiduelles ou des projets d'urbanisme transitoire.

Aussi, étant donné que les terrains du territoire du PPU appartiennent majoritairement à des propriétaires privés, la Ville devra s'entendre avec ces derniers en vue d'accords de développement et autres ententes sur les infrastructures.

Enfin, le projet de PPU prévoit un plan d'action défini en concertation avec la Ville, des partenaires des secteurs public, parapublic ou privé dans le cadre de comités de travail³⁴.

La stratégie de mise en œuvre propose un échéancier à l'horizon 2050 (figure 6), un mécanisme de suivi inclusif et des indicateurs de suivi de la performance définis par le Bureau de projet partagé.

³² Ville de Montréal, PPU de l'écoquartier de Lachine-Est, doc. 3.1, p. 114-115

³³ Ibid., p. 116

³⁴ Ibid., p. 118-120

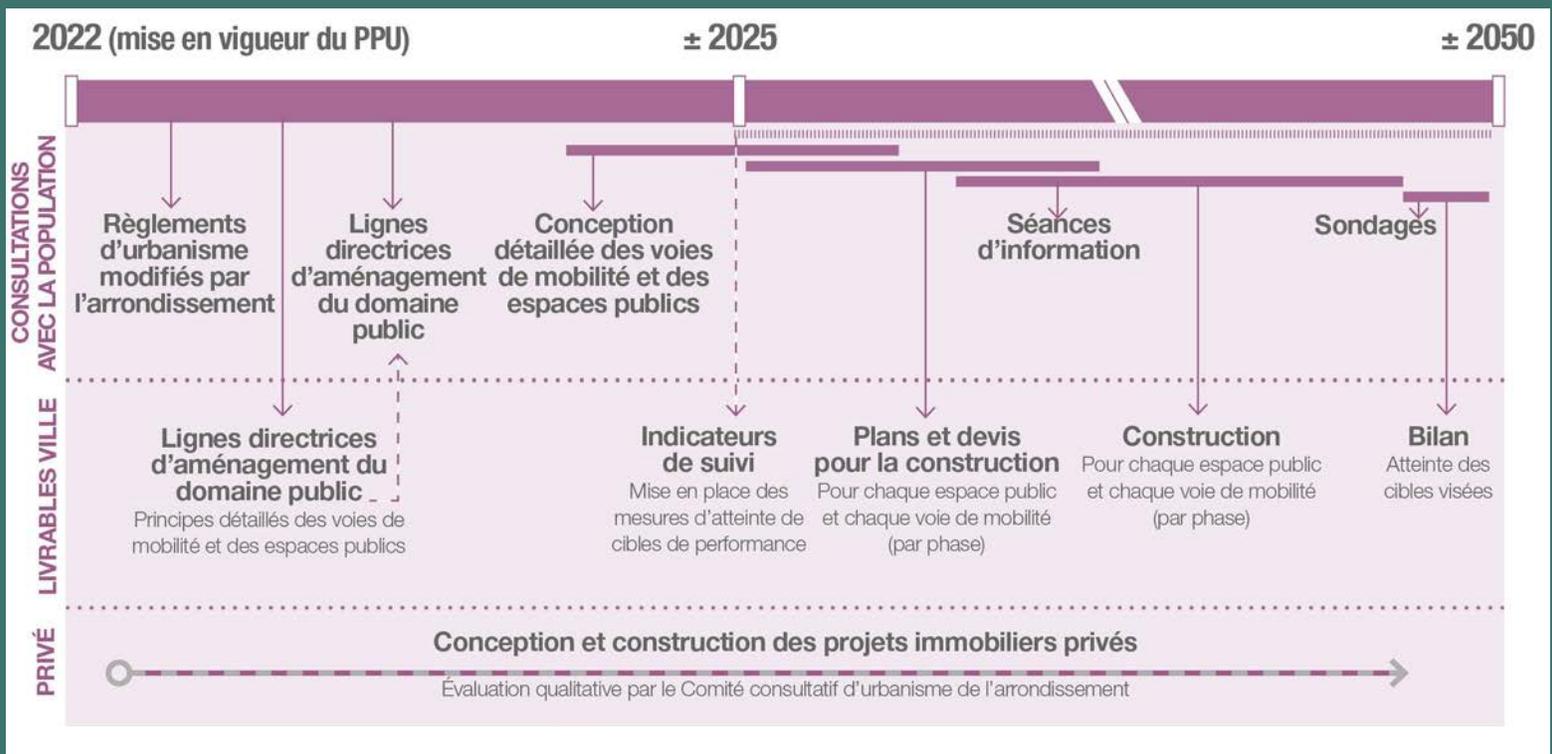


Figure 6 - Tableau des étapes générales de mise en œuvre du PPU suivant son adoption. Les années exprimées sont approximatives. Source : Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 121

1.2 Les avis des instances consultatives

Le 22 juillet 2021, le Comité mixte a émis un avis favorable au projet de PPU de l'écoquartier Lachine-Est. Ayant auparavant émis un avis préliminaire (AC21-SC-02) en date du 1^{er} avril 2021 sur un document préparatoire au PPU, le comité souligne « *le progrès accompli par les requérants depuis la première présentation du projet en mars 2021*³⁵ ». Il exprime néanmoins sa préoccupation à l'égard des projets de conservation et de mise en valeur des ensembles patrimoniaux; de la construction des immeubles de quinze étages en bordure du canal de

³⁵ Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger (AC21-SC-03), doc. 1.4, p. 6

Lachine; de la cohérence de l'articulation entre Lachine-Est et le Vieux-Lachine; et sur l'état actuel de la réflexion à propos du statut de tracé fondateur attribué au boulevard Saint-Joseph³⁶.

Les recommandations du Comité³⁷ ont fait l'objet d'un suivi de la part de l'arrondissement.

1.3 Le dossier de documentation

Dans le cadre de la présente consultation, la Ville de Montréal a déposé, outre le projet de PPU, plusieurs documents complémentaires d'information. La liste complète de cette documentation est disponible à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est/documentation>.

La documentation relative au projet a été rendue disponible sur le site Internet de l'OCPM et aussi à la Bibliothèque Saul-Bellow. Les ménages riverains au projet, dans les arrondissements de Lachine et de LaSalle, ont aussi été informés de la consultation par la distribution postale de dépliants. Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

1.4 Les étapes de consultation

L'OCPM a fait paraître l'avis public annonçant la consultation le 11 mars 2022 dans *Le Devoir*. La documentation relative au projet a été rendue disponible sur le site Internet de l'OCPM ainsi qu'à la Bibliothèque Saul-Bellow. Il était également possible de la recevoir par envoi postal. Les ménages riverains au projet, dans les arrondissements de Lachine et de LaSalle, ont aussi été informés par la distribution de près de 29 000 dépliants.

La commission a tenu une phase d'information entre le 28 mars et le 12 avril 2022, durant laquelle la population a pu prendre connaissance du PPU et poser des questions pertinentes aux représentants municipaux responsables du dossier. Du 13 avril au 12 mai 2022 s'est tenue une phase d'audition des opinions durant laquelle la commission a, entre autres, entendu un

³⁶ Ibid., p. 4-6

³⁷ Annexe – suivi des recommandations, doc. 1.4.1, p. 1-5

total de 18 organismes et citoyens lors de quatre séances d'audition des opinions. Ce à quoi s'ajoutent 19 opinions écrites, alors que 12 personnes ont déposé leur opinion en ligne.

Dans ses efforts de diffusion de l'information, l'OCPM s'appuie aussi sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités et les partagent. Cela s'ajoute aux publicités

sur les réseaux sociaux et l'envoi de bulletins électroniques. Par ailleurs, chacune des étapes de la consultation est annoncée aux abonnés de l'infolettre (plus de 9 000) ainsi qu'aux abonnés Facebook (plus de 10 000) et Twitter (plus de 3 000). En plus d'y diffuser les séances d'information et de questions et réponses, les réseaux sociaux de l'Office permettent de faire des rappels d'événements, de proposer des visionnements en différé et de suivre l'évolution des consultations, par exemple, lors de l'annonce de séances supplémentaires ou de la mise en ligne de nouveaux documents. Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

La démarche de consultation

- Le 28 mars 2022 à 19 h - Séance d'information : présentation de la démarche de consultation de l'OCPM et du projet de PPU proposé par la Ville et l'arrondissement de Lachine.
- Le 12 avril 2022 à 19 h - Séance de questions et réponses : en personne ou au téléphone, les citoyens posent leurs questions à la Ville.
- Du 13 avril au 5 mai 2022, en personne, par écrit ou en ligne, les citoyens émettent leurs opinions.
- Le 10 mai (en soirée), le 11 mai (en après-midi et en soirée) et le 12 mai (en visioconférence) - Séances d'audition des opinions avec les commissaires.

Au terme de la démarche de consultation, la commission a procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions déposées tout au long du processus et a formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

1.5 Le tableau synthèse de la participation

Date	Activités	Présences	Contributions	Visionnement (en direct ou en différé)
28 mars 2022	Séance d'information	28	s/o	292
18 mars au 11 avril 2022	Questionnaire en ligne	s/o	440	s/o
12 avril 2022	Séance de questions et de réponses Personnes ayant posé des questions : - En personne - Par téléphone	23	6 6	168
13 avril au 5 mai 2022	Opinions déposées : - Opinions thématiques en ligne - Opinions écrites sans présentation orale	s/o	12 19	
10, 11 et 12 mai	Séance d'audition des opinions : - Opinions écrites avec présentation orale - Présentations orales sans opinion écrite	44	16 2	266
TOTAL		95	501	726





2

LES OPINIONS EXPRIMÉES

Ce chapitre présente une synthèse des préoccupations, attentes et opinions exprimées par les participants tout au long du processus de consultation. Ce texte se base sur les mémoires déposés, présentés ou non devant la commission, ainsi que sur les opinions thématiques reçues en ligne. En tout temps, il est possible de consulter l'ensemble des contributions sur le site web de la consultation : <https://ocpm.qc.ca/fr/PPU-lachine-est>.

Au total une cinquantaine de personnes et organismes ont donné leur opinion dans le cadre de cette consultation. Ce chapitre propose d'abord un résumé de l'accueil général réservé au projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU), suivi d'une synthèse des opinions ayant trait à l'énoncé de vision proposé, aux orientations et aux enjeux transversaux. Finalement, il réunit les opinions exprimées au sujet des éléments de mise en œuvre du PPU.

2.1 L'accueil général du PPU

Les personnes ayant participé à la consultation de l'OCPM sont plutôt favorables au projet de PPU de l'écoquartier Lachine-Est et saluent les processus de consultation, de concertation et de participation ayant mené à son élaboration. Toutefois, plusieurs souhaitent que des modifications importantes soient apportées sur un certain nombre d'aspects.

Certains promoteurs ont confondu le plan d'ensemble concerté publié en février 2021 et le projet de PPU déposé en septembre 2021. Souvent, ces derniers ont fait référence au plan d'ensemble concerté et non pas au PPU afin de faire valoir leurs désaccords, ou encore leurs demandes spécifiques. Certains promoteurs estiment, pour leur part, que le projet de PPU soumis à la consultation ne reflète pas les consensus qui auraient émergé des étapes précédentes.³⁸

2.2 L'énoncé de vision et éléments transversaux d'amont

La quasi-totalité des opinions exprimées est en faveur de la vision proposée de faire de la friche industrielle de Lachine-Est un écoquartier. Toutefois, la consultation a mis en relief plusieurs inquiétudes au sujet d'éléments fondamentaux dont il sera question ci-après.

2.2.1 La notion d'écoquartier

Il y a consensus sur les éléments à prendre en compte dans la planification d'un écoquartier soit, la participation citoyenne, la transition écologique, l'innovation, la mixité des usages, la qualité des milieux de vie, la mobilité active, les espaces verts et ouverts, l'écoresponsabilité, la mixité sociale et, surtout, la présence d'un mode de transport collectif structurant. À divers degrés, plusieurs personnes entendues estiment retrouver ces composantes dans le projet proposé.

En ce qui a trait à la mixité d'usages proposée dans le projet de PPU, quelques personnes souhaitent que toutes les fonctions (commerciale, industrielle, résidentielle) se côtoient, en insistant sur la nécessité d'établir un équilibre entre le nombre de résidents, les services et les

³⁸ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 38; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 10

emplois³⁹. Certains promoteurs auraient plutôt souhaité un développement principalement axé sur le résidentiel en réduisant les espaces commerciaux⁴⁰. Pour eux, le maintien et l'intégration d'activités industrielles seraient incompatibles avec la création des milieux de vie de qualité : « *le maintien d'activités industrielles n'a pas sa place dans un écoquartier*⁴¹ », affirme un groupe.

Prenant position en faveur de la mixité sociale, plusieurs participants soutiennent qu'un écoquartier doit être pour tout le monde et souhaitent que la mixité sociale soit considérée de manière transversale et englobe le logement et la définition des espaces (publics, privés, ou semi-privés)⁴². Quelques promoteurs, quant à eux, insistent sur le fait que la mixité sociale en matière d'offre de logements pourrait être compromise par les limitations des hauteurs imposées dans le PPU ou la complexité des outils règlementaires en général, qu'ils jugent excessifs; pensons, par exemple, aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)⁴³. Pour les promoteurs, les contraintes associées à ces outils et aux coûts de décontamination plaident en faveur d'une augmentation des hauteurs permises pour rendre les projets économiquement viables, dans un objectif d'offrir des logements accessibles à tous.

L'implantation d'un mode de transport collectif structurant est, pour la majorité des opinions exprimées, considérée comme étant un enjeu fondamental pour la desserte de la population de l'écoquartier⁴⁴. Par ailleurs, plusieurs doutent que le train de la ligne Candiac d'EXO puisse jouer ce rôle, notamment à cause de l'incertitude sur sa pérennité, l'accessibilité de la Gare du Canal et la fréquence du service. Dans cet esprit, il y a un consensus voulant que le tramway soit le mode de transport à favoriser. D'ailleurs, plusieurs en font une condition préalable au succès du projet d'écoquartier⁴⁵. Le tramway serait le « *bon mode au bon endroit*⁴⁶ ». Un

³⁹ Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 3; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p.3; GRAMME, doc. 7.8, p. 9

⁴⁰ Groupe MACH, Transcription, doc. 7.9.2, p. 13; Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 4

⁴¹ Complexe Industriel Lachine Inc., Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 6

⁴² Village Urbain, doc. 7.28, p. 8; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 5; Concert'action Lachine, doc. 7.10, p. 19; Développement Atelier AP Inc., doc. 7.5, p. 8

⁴³ Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 32-33; Groupe MACH, doc. 7.9, p. 13

⁴⁴ Sonja Susnjar, doc. 7.32, p. 5; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 4-5; Chris Latchem, doc. 7.30, p. 1; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 4

⁴⁵ Imagine Lachine-Est, doc. 7.7, p. 7; Diane Larouche, doc. 8.4, #1; Coalition Climat Montréal, doc. 7.15, p. 5; Collectif en environnement Mercier-Est, doc. 7.33.1, p. 19; CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 10; Concert'action Lachine, doc. 7.10, p. 20; Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 5; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 4; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 4; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 20; Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 à 16 h, doc. 6.4.1, p. 21; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 6-7; Marc Daoust, doc. 7.17, p. 1

⁴⁶ Luc Gagnon, doc. 7.14, p. 2

engagement ferme des différents acteurs est réclamé pour garantir sa construction. Dans la même perspective, on souligne que : « *il n’y a rien de concret sur l’amélioration à court terme des infrastructures et services de transport collectif. Même si nous savons que cela dépend d’autres organisations que la Ville de Montréal, le fait que les acteurs de la mobilité et du transport ne présentent pas davantage les projets en cours est une grande lacune dans les possibilités de planifier un écoquartier durable qui réduit la dépendance à la voiture⁴⁷* ». De l’avis de plusieurs, la planification de l’urbanisme et du transport doit être faite de manière *parallèle* avec la présence d’un mode structurant, condition de succès de l’écoquartier.

Les hauteurs et densités

La forme urbaine proposée dans le projet de PPU est un enjeu important pour la plupart des personnes qui se sont exprimées lors de la consultation. Cependant, les avis divergent sur les hauteurs permises, les densités, la volumétrie et le paysage. Aussi, plusieurs interprétations sont données à la notion d’échelle humaine. Si pour certains elle renvoie à la hauteur des bâtiments, pour d’autres, elle intègre la création de milieux durables, animés, éclairés et confortables ainsi que l’existence de liens actifs entre les îlots à construire.

Concernant les hauteurs et les densités, on s’accorde sur l’importance d’assurer une transition douce entre les hauteurs des bâtiments⁴⁸. Toutefois, tandis que des citoyens et certains organismes sont en désaccord avec les 15 étages projetés sur une section du bord du canal de Lachine et de la rue Victoria, les promoteurs, quant à eux, souhaitent de plus grandes hauteurs. Certains d’entre eux proposent des hauteurs pouvant atteindre 20 étages. Pour les citoyens qui rejettent ces hauteurs⁴⁹, il s’agirait d’« *un précédent qui pourrait porter préjudice aux rives du Canal [et] aux quartiers environnants⁵⁰* ». Faisant référence au *Mid-Rise Building Code* de Toronto qui encadre la construction des édifices en mi-hauteur, un groupe propose des hauteurs variant de 3 à 10 étages avec des marges de recul nécessaires pour réduire l’effet d’écrasement⁵¹. Pour les promoteurs, ce sont les hauteurs de 15, voire 20 étages qui peuvent garantir des projets à la fois intéressants et économiquement viables, au regard des contraintes du site et des coûts de décontamination. Des promoteurs demandent de procéder par une planification par grands îlots pour concevoir leurs projets afin de garantir les 22 % d’espaces verts, de parcs et places publiques voulus dans le projet de PPU et de réaliser des

⁴⁷ Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 38

⁴⁸ Développement Atelier AP inc., doc. 7.5, p. 10; White arkitekter AB, doc. 7.29, p. 1-2

⁴⁹ Ann Fairhurst, doc. 8.6, #1; Michel P. Synnott, doc. 7.13, p. 6; Chris Latchem, doc. 7.30, p. 1; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 8

⁵⁰ Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 6; Sonja Susnjar, doc. 7.32, p. 6

⁵¹ Imagine Lachine-Est, Transcription, doc. 7.7.12, p. 53

entités urbaines et des milieux de vie complets⁵². Ceci permettrait aussi au sein du même îlot d'avoir du logement social, abordable, de moyenne et haut de gamme⁵³. Ainsi, pour eux, des densités plus élevées répondent mieux au mode de transport structurant projeté.

La trame de rue

Quelques consultants et promoteurs s'interrogent sur la cohérence entre les axes de transport et les densités prévues. Certains suggèrent de revoir la trame de rues ainsi que le tracé projeté du canal des Sulpiciens, qui dictent les dimensions des îlots en les recentrant entre le canal de Lachine et le boulevard Saint-Joseph. En effet, le corridor piéton et cycliste inspiré par ce tracé courbe, le canal des Sulpiciens vient briser la trame orthogonale que l'on retrouve au nord du boulevard Saint-Joseph. Les formes ainsi induites ont un impact négatif sur la forme des bâtiments. Des critiques sont également exprimées à propos de la variation du coefficient d'occupation du sol (COS). C'est pourquoi des promoteurs proposent des îlots orthogonaux qui permettraient de dégager plus d'espaces au sol en jouant avec divers paramètres urbanistiques⁵⁴.

Les marqueurs de territoire

Du point de vue de l'architecture et des marqueurs du territoire, plusieurs personnes ont exprimé des inquiétudes quant à la diversité et la qualité du bâti⁵⁵ et insisté sur la nécessité d'une signature qui indiquerait la présence d'un écoquartier. À ce sujet, un promoteur propose que le seuil sud-ouest du territoire du PPU devienne une porte d'entrée comportant une place publique encadrée de bâtiments plus hauts que la proposition du PPU⁵⁶. Un autre promoteur estime que la Place des Antennes est trop grande et que la largeur de 15 mètres projetée pour l'esplanade du canal est trop étroite. Il propose un minimum de 25 mètres de largeur pour l'esplanade afin de créer une bande verte réellement utilisable⁵⁷.

⁵² Groupe MACH, doc. 7.9, p. 13; Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 19; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 14

⁵³ 124260 CANADA INC., doc. 7.21, p. 8-9; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 16; Groupe MACH, doc. 7.9, p. 13; Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 27

⁵⁴ Développement Atelier AP inc., doc. 7.5, p. 16; Momentum consultants en transport, doc. 7.26, p. 3; Groupe MACH, doc. 7.9, p. 11

⁵⁵ Ann Fairhurst, doc. 8.6, #1; Benjamin Gauld, doc. 7.23, p. 6-7

⁵⁶ Développement Atelier AP inc., doc. 7.5, p. 8

⁵⁷ Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 28

2.2.2 Le désenclavement et les connexions

Pour nombre de personnes, le PPU devrait être réfléchi et développé en fonction de l'ensemble des connexions possibles aux quartiers avoisinants, en relation avec les autres projets de développement de l'arrondissement et des arrondissements voisins de LaSalle, du Sud-Ouest et de la Ville de Dorval et non pas se limiter au seul secteur Lachine-Est. On estime aussi que la planification de Lachine-Est devrait être pensée de manière à réduire les impacts négatifs sur les quartiers voisins de Provost et Saint-Pierre⁵⁸. À ce sujet, l'Ordre des Urbanistes du Québec soutient qu'« *il est important que le projet de Lachine-Est contribue à une dynamique de revitalisation et d'amélioration d'accès aux services qui dépasse ses frontières plutôt que d'évoluer isolément de ses voisins*⁵⁹ ». À cet égard, le projet de PPU de l'écoquartier Lachine-Est devrait s'inscrire dans une stratégie globale et cohérente, au-delà des limites de Lachine-Est, avec la perspective du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) à venir. L'ajout d'une emprise traversant l'écoquartier dans son axe nord-sud ainsi que d'un pont pour transports collectifs et actifs au-dessus du canal de Lachine⁶⁰ est souhaité.

Pour plusieurs, la délimitation du territoire du PPU apparaît à la fois comme un enjeu important et une opportunité de désenclavement non seulement pour le territoire en question, mais aussi pour les quartiers et secteurs environnants⁶¹. Le possible phénomène d'éco-embourgeoisement, l'absence de plans concrets pour un mode de transport structurant, le déficit de stratégies de phasage et de transition suscitent plusieurs inquiétudes. Quelques personnes ont dit souhaiter un élargissement du territoire d'intervention du PPU. Pour l'Ordre des Urbanistes du Québec, l'élargissement aux îlots immédiatement au nord et à l'ouest du territoire actuel permettrait de développer des stratégies pour assurer une transition plus harmonieuse vers les voisinages existants⁶². Un groupe demande l'ajout au PPU d'un site lui appartenant en bordure de la 6^e Avenue qui pourrait peut-être permettre le développement du logement social⁶³.

⁵⁸ Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 10-11; White arkitekter AB, doc. 7.29, p. 2; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 1; Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 41; Chantal Smedbol, doc. 8.5, #1

⁵⁹ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 3

⁶⁰ Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 5-6

⁶¹ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 3; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 2

⁶² Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 3

⁶³ Développement Atelier AP inc., doc. 7.5, p. 35; Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 35; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 10

2.3 Les orientations d'aménagement et d'urbanisme

2.3.1 L'orientation 1 : Préserver l'esprit du lieu

Le patrimoine, tant matériel qu'immatériel, représente un enjeu important aux yeux de nombreuses personnes qui se sont exprimées lors de la consultation. Les éléments qui ont le plus retenu l'attention sont les vestiges du canal des Sulpiciens, le canal de Lachine, les bâtiments d'intérêts, dont la Dominion Bridge, le boulevard Saint-Joseph, les voies ferrées et les ponts roulants. On s'accorde sur la nécessité de préserver ce patrimoine, mais des divergences apparaissent quant à sa valeur et aux moyens pour y parvenir.

D'une part, certains promoteurs et firmes de consultants ont exprimé des inquiétudes sur le risque de « *muséification*⁶⁴ » de certains bâtiments désignés d'intérêt patrimonial, dans le projet soumis à la consultation⁶⁵. Dénonçant l'absence d'énoncés d'intérêt patrimonial dans le projet de PPU, comme recommandé dans le rapport de la consultation d'amont menée par l'OCPM en 2019⁶⁶, des doutes sont soulevés sur la valeur réelle de certains bâtiments qui seraient dans un état de délabrement avancé, sans compter le niveau de contamination qui les affecte jusqu'à la brique et la dalle de béton sur laquelle ils reposent. Certains notent que la détermination des proportions de bâtiments à conserver ne repose sur aucune étude sérieuse. Alors que le plan d'ensemble précédent, publié en février 2021, prévoyait 17 % de bâtiments désignés d'intérêt à conserver, cette proportion passe à 33 % dans le PPU, et ce, sans aucune explication ou justification.

C'est pourquoi ils souhaitent une réflexion sur leur véritable valeur historique ainsi que sur leur réel potentiel de conservation ou de commémoration. Cette commémoration des éléments d'intérêts, à l'instar du tracé du canal des Sulpiciens, passerait par des éléments architecturaux comme c'est le cas dans le Vieux-Montréal avec la représentation de la position des fortifications⁶⁷.

⁶⁴ La muséification d'un espace ou d'une pratique est le processus par lequel s'opère sa transformation en un objet de conservation ainsi que de valorisation touristique, à la manière de ce qui se trouverait dans un musée.

Source : <https://www.encyclopedie.fr/definition/mus%C3%A9ification>

⁶⁵ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4.2, Transcription, p. 11

⁶⁶ OCPM, Rapport de consultation publique Lachine-Est, 2019, recommandation no. 3, p. 65

⁶⁷ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 10; Village Urbain, doc. 7.28, p. 9; White arkitekter AB, doc. 7.29, p. 6; Groupe MACH, doc. 7.9, p. 11

Des citoyens et groupes apprécient la volonté d'intégrer et de conserver le patrimoine, mais on déplore le peu de prise en compte des éléments intangibles du patrimoine dit immatériel⁶⁸. Pour sa part, Héritage Montréal préconise le développement d'une charte architecturale et paysagère afin d'assurer une vision d'ensemble cohérente pour le site⁶⁹. Un groupe propose de préciser le récit patrimonial dans le but de reconnaître l'histoire coloniale, la transformation radicale des territoires autochtones et de « *donner aux communautés autochtones l'opportunité d'en faire leur propre récit*⁷⁰ ».

2.3.2 L'orientation 2 : Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient

La transition écologique

Les questions environnementales ont retenu l'attention de plusieurs, spécifiquement en ce qui a trait aux changements climatiques, aux espaces verts, à la gestion de l'énergie et à la contamination des sols.

On déplore que dans le PPU, l'adaptation aux changements climatiques se limite à la gestion de l'eau, par le biais d'un verdissement visant à contrer les effets des événements de forte précipitation. De ce fait, le PPU négligerait les autres aléas climatiques que sont les tempêtes, les vagues de chaleur, les sécheresses estivales ou encore les cycles de gel-dégel en hiver⁷¹. Dans le PPU, il est davantage question de la vulnérabilité des infrastructures et des bâtiments que celle des humains. Labo Climat Montréal propose de prioriser une approche d'adaptation aux changements climatiques qui préconise la réduction des vulnérabilités humaines en intégrant des enjeux de santé, de précarité et de mortalité liés aux vagues de chaleur⁷².

Le verdissement

Plusieurs personnes soulignent que les espaces verts et le verdissement sont une composante essentielle d'un écoquartier. Elles souhaitent que le label d'écoquartier ne se limite pas seulement à l'appellation, et se traduise plutôt dans les faits par le respect de la biodiversité et de la nature, la présence de jardins et de toits verts, un accès public aux berges du canal de Lachine, la gestion des îlots de chaleur, la précision de balises et stratégies pour atteindre 22 %

⁶⁸ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.2.1, p. 4

⁶⁹ Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 6

⁷⁰ Labo Climat Montréal, doc. 7.2.1, p. 6

⁷¹ Labo Climat Montréal, doc. 7.2.1, p. 9; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 6; Francis Lapierre, doc. 7.12, p. 1

⁷² Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée, doc. 6.5.1, p. 37

d'espaces verts, et une sensibilité accrue pour les vents et le manque d'ensoleillement⁷³. On insiste aussi pour que la Ville et l'arrondissement définissent mieux le concept d'infrastructures vertes en tenant compte de leur diversité : espaces gazonnés, parcs avec arbres et arbustes, jardin de pluie et saillies de trottoirs drainantes⁷⁴.

La boucle énergétique

Le PPU propose une boucle énergétique sans préciser les sources d'énergie qui alimenteront l'écoquartier. L'idée de la boucle énergétique est saluée par Énergir⁷⁵. Des citoyens et organismes, tout en saluant l'innovation que représente ce dispositif, ont exprimé leurs préoccupations quant à l'éventualité de combiner l'hydro-électricité et le gaz naturel, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de neutralité carbone, de résilience et de transition écologique. Certains proposent d'explorer des façons innovantes d'intégrer les énergies renouvelables, dont l'éolien, la géothermie, le solaire; d'adopter des normes d'émission de GES en gigajoules par bâtiment; d'implanter des infrastructures comme le Watersquare⁷⁶ pour la gestion durable de l'eau et l'obligation de toits écologiques⁷⁷. Concrètement, un groupe demande que la rédaction de la Charte montréalaise des écoquartiers s'inspire de la charte française des ÉcoQuartiers et du programme américain ÉcoDistrict, et que le seuil de performance zéro émission dans les constructions soit immédiatement appliqué sur le territoire du PPU, assorti d'un processus d'évaluation en continu⁷⁸.

La décontamination

L'enjeu de la décontamination des sols est une préoccupation importante pour tous, citoyens, organismes communautaires et promoteurs. Les divergences d'opinions sont constatées au niveau des responsabilités dans la gestion des coûts de la décontamination ainsi que les options et mécanismes de compensation à développer. Les promoteurs souhaitent des rehaussements des hauteurs permises pour construire davantage et assurer la rentabilité de leurs projets, considérant les coûts associés à la décontamination⁷⁹. De leur côté, des

⁷³ Ezra Bruton, doc. 7.20, p. 1; Sonja Susnjar, doc. 7.32, p. 6; White arkitekter AB, doc. 7.29, p. 3-4; 124260 CANADA INC., doc. 7.21, p. 12-13; GRAMME, doc. 7.8, p. 7

⁷⁴ Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée, doc. 6.5.1, p. 43

⁷⁵ Énergir, doc. 7.19, p. 1

⁷⁶ Inspiré des Pays-Bas, le Watersquare est concept d'aménagement urbain qui consiste à construire une place publique inondable en utilisant l'eau comme élément central, attractif et ludique.

⁷⁷ Normand Beaudet, doc. 7.3.1, p. 1; Francis Lapierre, doc. 7.12, p. 9; Coalition Climat Montréal, doc. 7.15, p. 15; Village Urbain, doc. 7.28, p. 9

⁷⁸ Imagine Lachine-Est, Transcription, doc. 7.7.12, p. 42-43

⁷⁹ Groupe MACH, doc. 7.9, p. 6

organismes suggèrent plutôt de solliciter différents paliers de gouvernements afin d’assumer une partie des coûts de décontamination au regard de la place occupée par ce secteur dans l’histoire industrielle du Canada et du Québec⁸⁰, ce qui permettrait de rééquilibrer la balance entre densité et rentabilité.

2.3.3 L’orientation 3 : Faire de l’écoquartier un quartier complet et inclusif

Le quartier complet et inclusif, tel que proposé au PPU, repose sur la mixité sociale, la mixité d’usages, la présence de services et d’équipements collectifs. Faire de Lachine-Est un exemple de *transition socioécologique* mène certains à craindre l’embourgeoisement et l’éco-embourgeoisement. Plusieurs ont exprimé leurs inquiétudes quant aux impacts du nouveau quartier sur les prix des loyers et l’accessibilité au logement dans les quartiers adjacents⁸¹. En outre, plusieurs doutent de la capacité du Règlement pour une métropole mixte (RMM) à répondre aux défis que pose le nouveau quartier⁸² en matière de logements sociaux et de logements abordables. Citant Griffintown et le Campus MIL adjacent à Parc-Extension comme exemples à ne pas répéter, des organismes communautaires et des citoyens insistent sur la nécessité de construire une diversité de types de logements *in situ* pour convenir aux besoins d’une clientèle diverse et répondre adéquatement à la crise du logement.

L’idée serait de développer un écoquartier qui s’intègre au reste de Lachine et non une éco-enclave pour riches. Ceci suppose plusieurs actions complémentaires, par exemple : la création d’OBNL d’habitation (dont certains prendraient le relais des maisons de chambre existantes); la diversification de l’offre de logements; l’intégration verticale, c’est-à-dire de la mixité d’usages dans un même bâtiment; l’utilisation des stationnements municipaux excédentaires aux fins de projets d’habitation; l’utilisation par la Ville de son droit de préemption et des mécanismes discrétionnaires à sa disposition⁸³. Une autre façon de prévenir l’embourgeoisement serait, selon la CDEC LaSalle-Lachine, de « *passer des ententes avec la Société canadienne d’hypothèque et de logement (SCHL) pour prévoir les logements sociaux dans le périmètre autour du PPU⁸⁴* ».

⁸⁰ Chris Latchem, doc. 7.30, p. 1; CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 6-7

⁸¹ Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 41; Bâtir son quartier, doc. 7.22, p. 6-7; Concert’action Lachine, doc. 7.10, p. 19; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 5; Village Urbain, doc. 7.28, p. 9-10

⁸² Concert’action Lachine, doc. 7.10, p. 19; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 5

⁸³ Coalition Climat Montréal, doc. 7.15, p. 5; Gerard Carrier, doc. 7.16, p. 1; Patrick Lapointe, doc. 7.18, p. 1; Ezra Bruton, doc. 7.20, p. 1; Bâtir son quartier, doc. 7.22, p. 7; Benjamin Gauld, doc. 7.23, p. 6; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 4; CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 8; Concert’action Lachine, doc. 7.10, p. 19; Village Urbain, doc. 7.28, p. 9; Labo Climat Montréal, doc. 7.2.1, p. 8; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 1; Imagine Lachine-Est, doc. 7.7, p. 12

⁸⁴ Transcription de la séance d’audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée, doc. 6.5.1, p. 69

Afin de créer un quartier complet, on prévoit un pôle civique dans le projet de PPU. Plusieurs personnes appuient ce projet qui abriterait, entre autres, un centre sportif, un centre communautaire et une école. On souhaite que ces services desservent tout l'arrondissement et que la programmation d'activités y soit de qualité⁸⁵. Certains s'interrogent sur l'emplacement proposé, à l'extrémité de l'arrondissement, et doutent de sa capacité à répondre aux besoins des futurs résidents. On propose plutôt, après vérification des données scolaires, la planification d'une ou deux autres écoles supplémentaires, l'ajout de plusieurs CPE et d'une école secondaire⁸⁶.

La présence des commerces de proximité au rez-de-chaussée d'immeubles, d'épiceries et de services constitue une préoccupation majeure pour plusieurs. Ils réclament une meilleure planification afin d'éviter que l'ajout de nouvelles surfaces ou fonctions commerciales fasse concurrence à la rue Notre-Dame et remette en cause son processus de revitalisation⁸⁷.

2.3.4 L'orientation 4 : Assurer la présence significative de lieux d'emploi

L'idée de maintenir des lieux d'emplois dans l'écoquartier est accueillie plutôt favorablement par la plupart des participants. Les citoyens et certains organismes communautaires insistent sur la nécessité non seulement de protéger les emplois actuels, mais aussi sur l'importance des usages transitoires qui pourraient occuper certains bâtiments patrimoniaux jusqu'à ce que leur vocation définitive soit connue. Ces bâtiments patrimoniaux seraient susceptibles d'accueillir de nouveaux entrepreneurs, des lieux d'emplois et des entreprises de divers secteurs comme c'est le cas au Technopôle Angus⁸⁸. Ils pourraient aussi accueillir les lieux d'enseignement de la transformation et du travail du métal pour artistes afin de garder vivant le passé industriel. Ainsi, la proximité entre les lieux d'emplois, les services, les écoles et le lieu de résidence serait susceptible d'avoir un impact sur les déplacements et l'adoption des modes de transport actifs⁸⁹.

⁸⁵ Étienne D'Amour, doc. 8.3, #1; Marc Daoust, doc. 7.17, p. 1

⁸⁶ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 6-7; Gerard Carrier, doc. 7.16, p. 1; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 5

⁸⁷ Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 4-5; Patrick Lapointe, doc. 7.18; Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 2-3; Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 à 16 h, doc. 6.4.1, p. 21

⁸⁸ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 12; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 5

⁸⁹ Benjamin Gauld, doc. 7.23, p. 9-10; Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 3; Transcription de la séance d'audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée, doc. 6.5.1, p. 71

Pour leur part, des promoteurs critiquent la période de trois ans, retenue pour les usages transitoires, qui serait insuffisante au regard des investissements requis pour la mise à niveau des bâtiments. Ils proposent plutôt une période de 5 ans et une planification par grands îlots⁹⁰.

En accueillant favorablement le principe de la mixité des fonctions, certains promoteurs regrettent l'absence de données économiques qui permettraient d'évaluer les besoins en emplois ainsi que l'intérêt des entreprises à s'installer sur le territoire⁹¹.

2.3.5 L'orientation 5 : Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone

L'objectif explicite du PPU de réduire l'utilisation de l'automobile dans le contexte de la crise climatique est bien accueilli. Toutefois, des préoccupations en lien avec la mobilité active, le transport collectif local, la place de l'automobile, le stationnement et le transport des marchandises ont été exprimées en assez grand nombre.

D'abord, on s'accorde sur le fait que les réseaux de mobilité active à l'intérieur de l'écoquartier, qui assurent une grande perméabilité du secteur, devraient desservir tous les îlots et leurs bâtiments⁹². Tout en saluant le fait que le PPU priorise des rues favorables aux piétons et aux cyclistes, certains souhaitent l'aménagement d'un réseau express vélo, la prise en compte de la nordicité, ainsi que l'entretien de corridors piétons en hiver pour encourager la marche⁹³.

La mise en place d'un réseau de transport collectif local, accessible et fréquent sur le boulevard Saint-Joseph, apparaît pour plusieurs comme une piste intéressante, bien que moins aboutie. Celui-ci pourrait prendre la forme de services de véhicules partagés et mutualisés avec notamment des navettes autonomes électriques et des vélos-cargos pour le transport des marchandises⁹⁴.

Aussi, faisant le lien entre le stationnement et la place de l'automobile, quelques organismes sont favorables aux normes proposées pour le stationnement, notamment le nombre maximal de cases de stationnement pour les véhicules par groupes d'usages et l'ajout de mesures

⁹⁰ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 12-13; Groupe MACH, doc. 7.9, p. 13; Éco Lachine Inc.-Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 45

⁹¹ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 9; 124260 CANADA INC., doc. 7.21, p. 8-9

⁹² Développement Atelier AP inc., doc. 7.5, p. 22; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 18

⁹³ Étienne D'Amour, doc. 8.3, #1; Benjamin Gauld, doc. 7.23, p. 9-10; Ski de fond Montréal, doc. 7.37, p. 21-23; Sonja Susnjar, doc. 7.32, p. 6; Chris Latchem, doc. 7.30, p. 1

⁹⁴ Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 7-8; Luc Gagnon, doc. 7.14, p. 2-3; Alan Robinson, doc. 7.1, p. 3; Imagine Lachine-Est, doc. 7.7, p. 11; Momentum consultants en transport, doc. 7.26, p. 11

écofiscales incitatives et coercitives pour défavoriser les autos ainsi que l'intégration dans le PPU de normes de certification (écodistricts, charte, bâtiment zéro net, LEED)⁹⁵. Des citoyens plaident plutôt pour l'observation d'une période de transition jusqu'à la concrétisation d'un mode de transport en commun structurant⁹⁶. Ces derniers appuient leur position par le fait que, non seulement les résidents auraient besoin de leurs voitures pour se rendre dans les commerces et services, mais aussi que les équipements collectifs de l'écoquartier attireraient davantage de visiteurs et utilisateurs d'autres secteurs, ce qui poserait des problèmes de stationnement et de congestion auxquels il faudrait s'attaquer. C'est pourquoi il est proposé de prévoir un nombre conséquent de stationnements dans les premiers projets et d'ajuster ce nombre au fur et à mesure que le mode de transport structurant sera mis en place⁹⁷.

Plusieurs remarquent que les points d'accès prévus au PPU sont trop peu nombreux et engendreront des congestions importantes. À leurs yeux, cet aspect doit être revu. On propose de consolider les accès via la rue Victoria. Faire de la rue Victoria l'axe de transport collectif structurant n'est pas partagé par tous, certains estimant que le boulevard Saint-Joseph présente les caractéristiques nécessaires à cette fonction, tandis que la rue Victoria deviendrait une véritable porte d'entrée plutôt qu'un simple axe de transport⁹⁸.

La proposition de prolonger la rue Notre-Dame jusqu'au boulevard Saint-Joseph est bien accueillie par les participants, mais davantage de précisions sur son aménagement et sa vocation sont requises. Les opinions sont partagées quant à sa vocation : certains souhaitent qu'elle soit réservée aux modes actifs, d'autres y voient un corridor de transit pour le transport collectif vers le boulevard Saint-Joseph. Quoi qu'il en soit, on insiste sur le fait que tous les liens doivent être connectés aux quartiers voisins⁹⁹.

Parmi les opinions exprimées, un consensus émerge sur la nécessité de corrélérer le nombre de cases de stationnement et les densités en tenant compte de la présence d'un mode de transport collectif structurant. On propose aussi de situer les plus grandes densités et hauteurs près des pôles de transport collectif, de sorte à réduire le nombre de stationnements. Toutefois, l'Ordre des Urbanistes du Québec appelle la Ville à ajuster le PPU et surtout sa mise

⁹⁵ Imagine Lachine-Est, doc. 7.7 et 7.7.1, p. 15-17 et 7.7.1, Annexe 1, p. 1-4; Coalition Climat Montréal, doc. 7.15, p. 17; Village Urbain, doc. 7.28, p. 9; GRAME, doc. 7.8, p. 5-6

⁹⁶ Diane Larouche, doc. 8.4, #1; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 6-7

⁹⁷ Transcription de la séance d'audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 52

⁹⁸ Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 2; Momentum consultants en transport, doc. 7.26, p. 5; Alan Robinson, doc. 7.1, p. 2-3

⁹⁹ Revitalisation Saint-Pierre, doc. 7.27, p. 1-2; Momentum consultants en transport, doc. 7.26, p. 9; Alan Robinson, doc. 7.1, p. 3

en œuvre en fonction de l'évolution du projet de transport structurant, voire à entamer une remise en question du PPU si le projet de transport collectif ne se concrétise pas. Dans une telle perspective, la Ville devrait réfléchir à des stratégies alternatives pour y offrir une desserte en transport collectif de qualité, par exemple en mettant en place un système de bus à haut niveau de service¹⁰⁰.

2.4 La mise en œuvre et éléments transversaux d'aval

Plusieurs personnes ont exprimé des avis relatifs à la mise en œuvre du PPU qui portaient sur le cadre réglementaire ainsi que sur les partenariats et les ententes nécessaires. Plus généralement, l'envergure des travaux et l'horizon de 2050 nécessiteraient, à leur avis, de mettre en place des critères d'évaluation clairs ainsi que des mécanismes afin de suivre l'évolution du développement de l'écoquartier, depuis l'adoption du PPU jusqu'à la conclusion des travaux, en 2050. Plusieurs plaident en faveur de la plus grande transparence tout au long du processus. On insiste aussi sur la nécessité de réaliser un phasage du développement des terrains en raison des besoins en infrastructures, des usages actuels et des intérêts des propriétaires à développer¹⁰¹. Ce phasage dans la mise en œuvre devrait prioriser le verdissement et éviter de créer de nouveaux îlots de chaleur.

2.4.1 La concordance réglementaire

Certaines organisations s'accordent sur le fait que le PPU devrait s'inscrire dans la perspective plus large du futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). La cohérence avec le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), notamment en ce qui concerne la densité de logements à l'hectare, est également souhaitée¹⁰². La proposition du projet de PPU d'encadrer le développement de certaines propriétés par les PPCMOI est accueillie de manière mitigée. Les promoteurs et les firmes de consultants qui réclament des règles de jeu claires et équitables pour tous sont contre l'utilisation de cet outil qu'ils considèrent comme un fardeau supplémentaire et « *une règle sans règle*¹⁰³ ». Cette manière de

¹⁰⁰ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 5

¹⁰¹ Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 41-42; Imagine Lachine-Est, doc. 7.7, p. 6-7; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 4-5; Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 6-7; Christine Lajeunesse, doc. 7.34, p. 10-11; CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 13

¹⁰² Groupe de travail sur Lachine-Est du Comité transport de Lachine, doc. 7.25, p. 3; Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 2-3

¹⁰³ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4.2, Transcription, p. 13

faire est jugée discriminatoire, ayant pour conséquences le prolongement des délais et des coûts et la lourdeur des négociations parfois soumises à l’approbation référendaire¹⁰⁴.

Dans un autre ordre d’idées, promoteurs et consultants regrettent le manque d’information sur plusieurs aspects importants de ce projet d’écoquartier, entre autres, l’étude de gestion de drainage, les modalités de mutualisation de la gestion des eaux et l’absence de l’énoncé d’intérêt patrimonial pourtant longtemps réclamé¹⁰⁵.

En rapport avec les PPCMOI, Héritage Montréal exprime aussi sa préoccupation face à ce type de planification qui limite les consultations via référendum aux seuls citoyens des zones adjacentes, estimant que tout ce qui touche aux éléments majeurs du patrimoine doit avoir une portée beaucoup plus grande¹⁰⁶. Ainsi, l’organisme réclame plus de transparence et de communication sur les projets proposés, l’élargissement du territoire en cas de référendum et l’implication du bureau de projet partagé dans le suivi des PPCMOI proposés sur le territoire du PPU. Dans le même ordre d’idées, Labo Climat Montréal propose de présenter de façon transparente le contenu des mesures discrétionnaires en mentionnant le plus clairement possible leurs limites et les éléments non négociables¹⁰⁷.

2.4.2 Les partenariats et les ententes

La mise en œuvre du PPU et sa réussite soulèvent des enjeux de gouvernance à plusieurs niveaux, qu’il s’agisse des volets mobilité, aménagement ou habitation.

D’abord, évoquant les difficultés structurelles et institutionnelles qui rendent difficile un arrimage optimal de l’aménagement du territoire et des transports, plusieurs organisations déplorent non seulement le travail en silo de plusieurs administrations, mais aussi l’absence d’acteurs institutionnels majeurs et incontournables à la réussite d’un tel projet dans le processus. Parmi ces acteurs, la STM, EXO, l’ARTM, le Canadien Pacifique et Parcs Canada. Ils sont d’avis qu’une gouvernance plurielle pourrait compliquer la prise de responsabilités dans les domaines cruciaux et préconisent la participation active des acteurs institutionnels externes¹⁰⁸.

¹⁰⁴ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 9; Groupe MACH, doc. 7.9.2, Transcription, p. 19

¹⁰⁵ Complexe Industriel Lachine Inc., doc. 7.4, p. 9-10; Éco Lachine Inc., doc. 7.11, p. 12; Transcription de la séance d’audition des opinions du 10 mai 2022, doc. 6.3.1, p. 45

¹⁰⁶ Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 7

¹⁰⁷ Transcription de la séance d’audition des opinions du 11 mai 2022 en soirée, doc. 6.5.1, p. 38

¹⁰⁸ Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 7; Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 6-7; 124260 CANADA Inc., doc. 7.21, p. 14

Ensuite, plusieurs organismes proposent la création d'un comité de suivi multipartite réunissant la Ville et les acteurs du milieu des transports, ainsi qu'un arrimage plus étroit du PPU et du Plan stratégique de développement de l'ARTM lors d'une future révision de ce dernier. La Ville est invitée à mobiliser les groupes de ressources techniques et les acteurs publics tels la Société d'habitation et de développement de Montréal et l'Office municipal d'habitation de Montréal pour réaliser des projets d'habitation communautaires, abordables ou sociaux. Il est également suggéré qu'elle envisage des cibles et des mécanismes de suivi spécifiques au logement social et maintienne la pression sur les paliers supérieurs de gouvernement afin de bonifier les sommes disponibles pour le développement du logement social¹⁰⁹.

Enfin, plusieurs participants appuient la mise en place des structures de concertation regroupant les organismes et les résidents pour la suite du processus. Il pourrait s'agir soit du maintien du bureau de projet partagé, d'une structure de gouvernance avec des porteurs de projets et des mécanismes de coordination, d'un groupe de travail ou de l'Atelier Lachine-Est¹¹⁰. Prenant l'exemple du quartier Trivoli à Bruxelles, la participation des citoyens est souhaitée. Elle passerait par un contrat d'écocitoyens à valeur pédagogique pour les futurs résidents ainsi que la possibilité de rabais de taxes municipales pour ceux qui adopteraient des comportements ayant un impact positif (par ex. : participer au compostage)¹¹¹.

¹⁰⁹ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31, p. 5

¹¹⁰ CDEC LaSalle-Lachine, doc. 7.6, p. 13; Labo Climat Montréal, doc. 7.2, p. 42; Coalition Climat Montréal, doc. 7.15, p. 13-14; Héritage Montréal, doc. 7.35, p. 7; Village Urbain, doc. 7.28, p. 8

¹¹¹ Imagine Lachine-Est, doc. 7.7, p. 20 et doc. 7.7.12, Transcription, p. 49-50





3

L'ANALYSE DE LA COMMISSION

Afin de mettre en contexte les résultats de l'analyse de la commission, ce chapitre rappelle d'abord le mandat qui lui a été confié. Par la suite, sont examinées la vision et les cinq orientations d'aménagement proposées par la Ville pour l'écoquartier Lachine-Est. Des recommandations y sont associées.

3.1 La mise en contexte

La commission a été mandatée pour tenir une consultation publique sur le projet de Programme particulier d'urbanisme de l'écoquartier Lachine-Est, tel que proposé par la Ville dans son document d'information de septembre 2021¹¹².

L'énoncé de vision et les orientations d'aménagement soumis par la Ville ont pour but de guider les transformations que subira ce secteur au cours des prochaines années :

« L'ancienne Cité du fer et de l'acier est devenue un écoquartier inspirant, résilient et inclusif qui s'inscrit dans la transition écologique et sociale. Il constitue un milieu de vie, d'emploi et d'activité attrayant, vert, sain et complet, où l'innovation et l'expérimentation sont valorisées et dont l'aménagement et le développement rendent l'histoire et le riche héritage industriel manifestes. L'écoquartier témoigne également de la mobilisation et de l'engagement de la communauté lachinoise qui le fréquente et qui se l'est approprié¹¹³. »

Cinq orientations d'aménagement¹¹⁴ sont mises en avant pour guider la mise en œuvre de l'écoquartier Lachine-Est :

1. Préserver l'esprit du lieu;
2. Offrir un environnement attrayant, sain et résilient;
3. Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif;
4. Assurer la présence significative de lieux d'emploi;
5. Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone.

La Ville a inscrit cette démarche dans une perspective de développement durable et a impliqué, depuis 2015, la population et les parties prenantes dans les discussions sur l'avenir et l'aménagement du territoire. La commission souligne l'importante quantité d'information rendue disponible et qui reflète la volonté des parties prenantes de créer un écoquartier modèle.

¹¹² Ville de Montréal, L'écoquartier Lachine-Est – Programme particulier d'urbanisme, doc. 3.1

¹¹³ Ibid., p. 31

¹¹⁴ Ibid., p. 32

Aux fins de son analyse, la commission s'inspire de la définition suivante d'un écoquartier¹¹⁵, puisque le PPU n'en propose pas : un quartier qui répond à des considérations environnementales, notamment en atteignant des standards élevés en matière de protection des milieux naturels, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'efficacité énergétique. Concevoir un écoquartier implique une approche complète, qui tient compte des nombreux enjeux relatifs aux collectivités viables. Un écoquartier doit être : un milieu de vie le plus complet possible, qui répond aux divers besoins d'une population variée; un quartier connecté à son environnement; un quartier qui fournit l'occasion d'améliorer l'existant, pour le quartier lui-même et pour ses environs; et, enfin, un quartier qui apporte des solutions structurantes et efficaces à long terme. En somme, un écoquartier doit être un modèle d'urbanisation qui assure la qualité de vie de ses résidents et permet de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, non seulement durant sa construction, mais aussi par les habitudes de vie de ses résidents.

Rappelons que le territoire faisant l'objet de la consultation fait partie du secteur de planification stratégique Turcot-Lachine-Est désigné dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, et constitue une priorité pour l'administration municipale en matière de planification urbaine¹¹⁶. À requalifier à des fins d'activités diverses, Lachine-Est correspond à un secteur industriel en déclin d'environ 60 hectares, situé en bordure du canal de Lachine et à proximité du Vieux-Lachine.

La consultation sur le projet de PPU est requise pour son intégration au Plan d'urbanisme; l'adoption finale du PPU marquera le début de la transformation du secteur Lachine-Est en écoquartier.

Afin de s'assurer de la cohérence de ses recommandations, la commission a pris en considération dans son analyse, entre autres :

- Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015);
- Le Plan stratégique Montréal 2020-2030;
- Le Plan climat Montréal – Objectif carboneutralité d'ici 2050;
- Le Plan d'urbanisme de Montréal (2004).

¹¹⁵ Vivre en ville, Vers une charte des écoquartiers, 2013, p. 6, https://vivreenville.org/media/38198/venv_2013_ver-scharteecoquartiers_v2_lr.pdf

¹¹⁶ Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1

La commission constate que le PPU fait globalement consensus, à la fois sur sa pertinence, sur ses objectifs et sur les grandes lignes de son contenu. Les préoccupations soulevées et les attentes exprimées au cours de la consultation sont néanmoins nombreuses et le plus souvent associées aux enjeux liés à la densité et aux hauteurs permises, aux connexions aux quartiers avoisinants, à la cohabitation des usages, au patrimoine bâti et au transport collectif.

3.1.1 Des interrogations

Dans le sommaire décisionnel, la Ville décrit ainsi le territoire visé par le projet de PPU : « ... est compris entre le canal de Lachine et la rue Victoria et s'étend de la 6^e Avenue aux voies du Canadien Pacifique¹¹⁷ ». Or, la commission s'interroge sur le fait qu'aux pages 50 et 52 du document d'information¹¹⁸, on voit, sur la partie ouest de la 6^e Avenue – partie ne faisant pas partie du territoire à l'étude – que certains terrains s'y trouvant seraient voués à l'habitation, sans que la Ville ait inclus cette portion dans le territoire du PPU. La commission se questionne sur le flou dans le PPU qui donne l'impression que le territoire visé par le projet n'est pas clairement délimité¹¹⁹.

Par ailleurs, la commission ne s'explique pas les raisons pour lesquelles les 535 logements en construction sur le site de la Jenkins¹²⁰ ne sont pas inclus dans le nombre total de nouveaux logements qui se retrouveront, à terme, sur le territoire de l'écoquartier. Ces 535 logements et plus ou moins 1 000 personnes de plus sont des nombres significatifs qui auront des impacts tant sur les services que sur les infrastructures.

La commission constate que la transformation du secteur, qui s'échelonne jusqu'en 2050, ne propose aucun phasage dans le temps, aucun objectif quantifiable ou mesurable, alors que les mécanismes de suivi sont imprécis. La section 5.4.2 du document d'information¹²¹ faisant référence à la mise en œuvre après l'adoption du PPU mentionne que des modalités de suivi de la mise en œuvre du PPU seront mises en place en cohérence avec la démarche des écoquartiers. Néanmoins, la commission estime qu'il eût été souhaitable que ces modalités soient précisées en amont de la démarche. Le succès d'un projet d'écoquartier ne peut

¹¹⁷ Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1

¹¹⁸ Ville de Montréal, L'écoquartier Lachine-Est – Programme particulier d'urbanisme, doc. 3.1, p. 50 et 52

¹¹⁹ D'ailleurs, lors de l'audition des opinions, le représentant d'un promoteur plaidait en faveur de l'inclusion de ces terrains sur le territoire du PPU et présentait le projet de son client de construire là des logements sociaux, en collaboration avec Bâtir son quartier, plutôt que de les construire sur le territoire du PPU (Source : Transcription de la séance du 10 mai, Développement AP Inc., L. 885-1015)

¹²⁰ Questions de la commission, doc. 5.4.1

¹²¹ Ville de Montréal, L'écoquartier Lachine-Est – Programme particulier d'urbanisme, doc. 3.1, p. 12

s'évaluer pleinement à partir des plans et des intentions de départ : c'est aux résultats qu'on juge un véritable écoquartier, et plus encore, aux résultats à long terme. La commission s'interroge sur le fait que la Ville ne s'est pas donné d'objectifs.

3.2 Une proposition de vision et d'orientations bien accueillie

La consultation a suscité beaucoup d'intérêt. Des citoyens, promoteurs, consultants, organismes publics, à vocation communautaire ou économique, ont tenu à s'exprimer sur le projet d'écoquartier proposé par la Ville. D'entrée de jeu, il a été reconnu que ce secteur a fortement besoin d'être requalifié pour en faire un ensemble cohérent qui met en valeur le patrimoine industriel, archéologique et paysager qui le caractérise. Ensuite, cette consultation laisse espérer, aux dires de plusieurs participants, que le développement de Lachine-Est s'effectuera de façon plus ordonnée et concertée que celui du quartier Griffintown. Au total, la commission constate que le projet de vision et d'orientations proposé par la Ville pour la transformation du territoire est, dans l'ensemble, reçu favorablement et bénéficie ainsi d'une bonne acceptabilité sociale.

3.2.1 La vision

L'humain et la nature : c'est ainsi que la Ville résume sa vision d'aménagement de la friche industrielle de Lachine-Est. Pour la Ville, le renouvellement du secteur repose sur son patrimoine bâti, archéologique et paysager, sur l'innovation et l'expérimentation, sur un environnement vert et attrayant, sur des aménagements de qualité, et sur une mobilité collective sobre en carbone.

Cet énoncé de vision d'aménagement, tout comme les orientations qui en découlent, a été accueilli favorablement par l'ensemble des participants à la consultation. La commission, à l'instar des participants, estime cependant que deux dimensions de l'énoncé de vision méritent d'être précisées : en ce qui a trait à l'intégration du secteur au reste du territoire montréalais, d'une part; et en ce qui concerne la mobilité collective sobre en carbone, d'autre part. Il s'agit de dimensions transversales qui ont constamment été rappelées ou mises en relief durant la consultation et que l'énoncé de vision devrait davantage traduire.

3.2.2 L'intégration du secteur à l'arrondissement

Le futur écoquartier Lachine-Est est situé dans l'arrondissement de Lachine. Cependant, mise à part la mention « *que l'écoquartier témoigne également de la mobilisation et de l'engagement de la communauté lachinoise qui le fréquente et qui se l'est approprié*¹²² », le libellé de l'énoncé de vision ne fait pas directement référence au fait que le nouveau secteur, transformé en écoquartier, sera connecté au reste de son environnement. La commission constate que le secteur Lachine-Est est en rupture avec les milieux avoisinants, ce qui a été maintes fois mentionné lors de la consultation. Le canal de Lachine et l'infrastructure de transport sur rails du Canadien Pacifique ont pour effet d'enclaver le secteur et, dès lors, de le déconnecter des quartiers adjacents et du reste du territoire montréalais.

3.2.3 La mobilité

Nulle part dans l'énoncé de vision, la Ville ne fait directement référence à la mobilité, même si cette dernière fait l'objet de la cinquième orientation d'aménagement. Les participants constatent que l'implantation d'un mode de transport structurant est la pierre angulaire de tout écoquartier. La commission remarque que l'énoncé de vision ne lui accorde pas la place qui devrait être la sienne. En effet (et nous en discuterons sous la section 3.6), le plan de transport collectif est tout à fait embryonnaire, alors que le succès du projet d'écoquartier repose en grande partie sur cette éventuelle infrastructure qui est, selon l'Ordre des Urbanistes du Québec, un préalable incontournable au succès du projet¹²³.

Enfin, dans leur ensemble, les participants ont formulé le souhait d'une plus grande fluidité sur les plans de la mobilité et de l'accessibilité.

Recommandation 1

La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du territoire Lachine-Est soit enrichie pour y inclure :

- 1) Une intégration plus fluide du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais;
- 2) La confirmation que la Ville plantera un mode de transport collectif structurant.

¹²² Ville de Montréal, document d'information, doc. 3.1, p. 31

¹²³ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31

3.3 La préservation de l'esprit du lieu

Lachine-Est porte les traces des efforts humains et techniques consentis pour franchir les rapides, puis pour en faire un haut lieu de l'histoire industrielle de Montréal et du Canada. Ses complexes industriels sont un témoignage d'ingéniosité, d'innovation et de savoir-faire. Le PPU fait de la préservation de l'esprit du lieu l'assise de l'édification de l'écoquartier. L'esprit du lieu passe d'abord par la reconnaissance, la préservation et la mise en valeur de grandes composantes archéologiques, patrimoniales et paysagères qui lui confèrent son caractère unique. L'approche du PPU à l'égard des bâtiments et des infrastructures des complexes industriels se veut souple et ne fait pas de leur conservation intégrale un absolu. Elle mise sur la préservation ou sur l'intégration dans les projets d'éléments permettant d'apprécier leurs caractéristiques particulières.

Comme plusieurs personnes et groupes, comme l'Ordre des Urbanistes du Québec et Héritage Montréal, la commission salue le fait que le projet de PPU fasse de la préservation de l'esprit du lieu une des assises principales du nouveau quartier. Cependant, à l'instar du comité mixte¹²⁴, la commission s'interroge sur la manière dont cette orientation se traduira concrètement dans les différents projets spécifiques. D'ailleurs, dans ce même avis, le comité mixte recommandait¹²⁵ précisément à la Ville, en lien avec l'esprit du lieu, d'émettre des lignes directrices architecturales pour les futurs bâtiments avec des balises particulières pour les bâtiments qui seront édifiés à proximité des ensembles patrimoniaux d'intérêt.

3.3.1 Les bâtiments patrimoniaux

La commission constate que le PPU propose des mécanismes pour assurer une insertion des projets sensibles au contexte (par exemple des bâtiments patrimoniaux difficiles à reconvertir) et s'harmonisant avec les caractéristiques du cadre bâti et la nature des usages existants, afin d'éviter des ruptures d'échelle trop brutales, notamment dans le voisinage des noyaux résidentiels de Lachine-Est et des ensembles industriels patrimoniaux. Elle apprécie aussi le fait qu'il établit également des « aires d'ambiance », encadrant le développement du domaine privé¹²⁶.

¹²⁴ Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, AC21-SC-03, doc. 1.4

¹²⁵ Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, AC21-SC-03, doc. 1.4, reco. 11

¹²⁶ PPU de l'écoquartier Lachine-Est, doc. 3.1, p. 82-83

3.3.2 Le canal de Lachine

Pièce maîtresse du patrimoine paysager sur le territoire du PPU, le canal de Lachine fait l'objet de trop peu d'attention. Mise à part une déclaration d'intention voulant qu'il s'agisse d'un grand marqueur historique à mettre en valeur¹²⁷, aucune autre précision n'est apportée. Le canal de Lachine est un secteur sous l'autorité fédérale de Parcs Canada. Cependant, l'aménagement sécuritaire des berges du canal de Lachine et leur animation au bénéfice de tous les usagers potentiels s'avèrent une nécessité. Dans cette optique, un participant a suggéré que l'arrondissement fasse l'acquisition des terrains localisés en bordure du canal, de manière à en démocratiser les abords, les rendant accessibles aux citoyens et complétant ainsi le parcours riverain reliant le Vieux-Montréal à Ville Saint-Pierre; la commission endosse cette idée.

Pour la commission, la présence du canal au cœur du territoire visé et son importance historique justifient de s'y intéresser et d'en magnifier la présence. Selon la commission, des discussions en amont auraient dû être entreprises avec Parcs Canada afin de planifier la mise en valeur de ce marqueur de l'histoire industrielle de Montréal et du Canada.

Recommandation 2

Pour mieux préserver l'esprit du lieu, la commission recommande que la Ville émette des lignes directrices architecturales pour les futurs bâtiments avec des balises particulières pour les bâtiments qui seront édifiés à proximité des ensembles patrimoniaux d'intérêt.

Recommandation 3

La commission recommande que la Ville amorce, dès à présent, des discussions avec Parcs Canada et tout autre partenaire potentiel, afin de planifier et d'entreprendre toutes les actions nécessaires pour mettre en valeur le canal de Lachine et ses abords au bénéfice de tous.

¹²⁷ L'écoquartier Lachine-Est – Programme particulier d'urbanisme – septembre 2021, doc. 3.1, p. 43

3.4 Offrir un environnement sain, vert et résilient

Cette orientation s'inscrit dans la transition écologique et sociale requise pour un écoquartier. La commission constate l'appui des participants à cette vision, à la place importante réservée au verdissement et à la gestion de l'eau, ainsi qu'à la prise en compte de la biodiversité dans le PPU.

3.4.1 Les espaces verts

Le PPU prévoit que les parcs seront connectés au réseau vert et bleu en intégrant des friches boisées et en y reliant d'autres composantes paysagères, notamment les abords du canal de Lachine. Ces parcs ainsi connectés, alliés à l'interface prévue avec le canal, serviront de corridors de mobilité et de lieux de promenade agréables. Ce sont là des aspects positifs que la commission souhaite souligner. Toutefois, les propositions d'aménagement des parcs gagneraient à être plus détaillées en ce qui concerne les équipements et les groupes visés.

La commission considère que le PPU aurait intérêt à être plus précis en ce qui concerne la préservation et la valorisation du patrimoine végétal et paysager du site et de ses abords comme les boisés, les friches végétales, la flore et la faune. La réalisation d'études préalables est donc indispensable afin de déterminer les éléments à conserver.

La commission, comme bien des intervenants, constate le peu de place accordée à l'agriculture urbaine et à l'aménagement de jardins communautaires dans le PPU. Elle est d'avis qu'il y aurait lieu d'approfondir ces aspects.

3.4.2 La gestion de l'eau

Dans le contexte des changements climatiques et la volonté de développer un écoquartier, la gestion de l'eau est un enjeu important. Le PPU prévoit une mutualisation de la gestion des bassins de rétention¹²⁸. Cette mesure nécessite une collaboration étroite entre la Ville, les propriétaires et les promoteurs. Cependant, ces derniers déplorent le manque d'information et de précisions sur les modalités. La commission est d'avis qu'un meilleur partage d'information favorisera l'adhésion des propriétaires et promoteurs.

¹²⁸ PPU de l'écoquartier Lachine-Est, doc. 3.1, p. 46

3.4.3 Les innovations techniques, la gestion des déchets et des matières résiduelles

Un des principaux éléments de la transition écologique passe par une gestion saine de l'énergie, de façon à en réduire la consommation. L'autonomie et la sobriété énergétique sont, en quelque sorte, l'essence d'un écoquartier. La boucle énergétique est un des moyens proposés dans le PPU pour y arriver. Ce choix, largement endossé par les participants, est conforme à l'énoncé de vision d'aménagement du PPU, lequel préconise la valorisation de l'innovation et de l'expérimentation.

Par ailleurs, la commission a constaté un large refus de recourir à l'énergie provenant de sources fossiles, y compris le gaz naturel¹²⁹. En revanche, certaines sources d'énergie renouvelables, telles la géothermie et l'énergie solaire ont suscité une large adhésion. La commission considère que dans un écoquartier, les énergies renouvelables doivent être privilégiées.

La gestion des déchets et des matières résiduelles, incluant le tri des matières résiduelles et le compostage, constitue l'un des axes prioritaires des projets d'écoquartier et un élément important de la transition écologique. Comme mentionné dans le PPU, l'entreposage et le chargement de ces matières représentent un défi majeur dans un écoquartier comme celui de Lachine-Est, compte tenu de sa dimension, de sa densité, et de la diversité d'usages qu'il comporte.

La commission pense néanmoins qu'un certain nombre de précautions doivent être prises quant au choix du dispositif et à ses modalités de gestion. La commission tient à souligner que les innovations techniques ne se limitent pas qu'à la gestion des déchets, mais s'appliquent aussi à la gestion des chantiers.

Recommandation 4

La commission recommande que le PPU accorde une attention particulière à la protection de l'environnement, notamment en prévoyant de privilégier les énergies renouvelables, en favorisant l'agriculture urbaine ainsi que l'aménagement de plusieurs jardins communautaires, et en planifiant une gestion appropriée des déchets et des matières résiduelles.

¹²⁹ Chapitre 2, section Boucle énergétique

3.5 Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif

La troisième grande orientation du PPU Lachine-Est de faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif, propose un milieu de vie qui offre une diversité de services, de commerces, d'emplois et d'équipements pour une mixité de populations. Pour la commission, cette diversité des populations et des usages est un élément fondamental pour la réussite de l'écoquartier. Toutefois, certains aspects sont manquants, alors que d'autres restent à préciser.

3.5.1 La mixité d'usages

Pour la commission, le succès d'un écoquartier repose, pour une large part, sur sa capacité de rendre possible la mixité des usages (résidentiel, commercial, industriel, récréatif) sur son territoire. Or, cette mixité des usages, en particulier la présence d'industries légères, a suscité de vives réactions de la part de certains des propriétaires et des promoteurs, ceux-ci craignant qu'elle soit incompatible avec le résidentiel.

La composante emploi de l'écoquartier sera discutée plus loin à la section 3.6.

Le pôle civique, qui inclut un centre sportif et communautaire ainsi qu'une école primaire, a été bien accueilli et répond à des besoins qui sont exprimés depuis longtemps. La commission appuie la décision de créer le pôle civique dès la première phase du développement. Toutefois, plusieurs points ont été soulevés lors des audiences publiques concernant le nombre d'écoles primaires (jugé insuffisant), l'absence d'un réseau de CPE, et l'absence d'une école secondaire.

3.5.2 La mixité sociale

Selon la commission, la mixité de populations dans le territoire du PPU est une pierre angulaire de la réussite de l'écoquartier. Pourtant, le PPU ne prévoit aucune nouvelle mesure pour maintenir la mixité qui est déjà présente sur le territoire par les unifamiliales, les plex et les maisons de chambres du noyau villageois.

Sur les quelque 7 400 nouveaux logements prévus sur le territoire du PPU, l'arrondissement prévoit 1 200 logements sociaux et entre 500 à 600 logements abordables, le tout en application du RMM. Pour réussir cette mixité, la commission est d'avis que la construction des logements sociaux et abordables doit se réaliser *in situ*.

Enfin, la commission partage le souhait exprimé par plusieurs participants d'une approche plus audacieuse et innovante en matière de mixité résidentielle : il importe non seulement de construire des logements sociaux, mais il faut aussi assurer la pérennité des logements abordables et intégrer des habitations compatibles avec ce qu'on tend à appeler aujourd'hui cohabitat, c'est-à-dire un mode de vie axé sur des valeurs d'entraide et de partage.

Recommandation 5

La commission recommande à la Ville d'entreprendre des démarches auprès des instances concernées afin qu'un réseau de CPE soit créé sur le territoire du PPU dès les premières phases du projet, et que l'éventuelle nécessité d'une deuxième école primaire et d'une école secondaire soit évaluée.

Recommandation 6

La commission recommande que les logements sociaux exigés par le Règlement pour une métropole mixte soient bâtis sur le territoire du PPU.

Recommandation 7

La commission recommande que la Ville utilise tous les outils à sa disposition pour protéger les logements et les maisons de chambres présents sur le territoire du PPU.

3.5.3 L'échelle humaine

Les questions relatives à la densité et aux hauteurs harmonisées à l'échelle humaine ont suscité de vives réactions tout au long de la consultation. Le PPU propose un cadre bâti dont les caractéristiques varient selon le contexte d'insertion et contribuent à créer des ambiances respectueuses de l'échelle humaine avec une modulation des hauteurs et des densités de construction sensible au contexte d'insertion. Cela s'exprime notamment par le choix de faibles hauteurs au centre et d'immeubles plus élevés en périphérie, assurant ainsi une densité qui permettrait de dégager de généreux espaces au sol.

Certains propriétaires font valoir que les hauteurs proposées sont insuffisantes pour garantir la viabilité économique des projets, alors que d'autres soutiennent que les hauteurs permettraient un dégagement au sol plus important. Par ailleurs, des résidents ont exprimé

leurs inquiétudes quant aux hauteurs proposées, surtout parce qu’elles seraient en rupture avec les quartiers environnants. À ce sujet, ils rejoignent l’avis du comité mixte qui avait recommandé de revoir les hauteurs et densités aux abords du canal et leur « *articulation entre le Vieux-Lachine et le territoire du PPU à leur point de rencontre*¹³⁰ ».

À l’instar d’Héritage Montréal, la commission craint que les hauteurs proposées le long du canal constituent un précédent qui pourrait porter préjudice à ses abords, en plus de bouleverser le paysage urbain.

Pour la commission, l’intégration de l’écoquartier aux quartiers avoisinants est primordiale. En cela, elle s’appuie sur la vision d’aménagement du PPU lui-même qui vise « *le maillage de liens physiques et visuels forts avec les quartiers limitrophes afin de favoriser la perméabilité et l’intégration de l’écoquartier dans la trame urbaine existante tout en affirmant le caractère distinct du quartier Lachine-Est*¹³¹ ». Tout en reconnaissant le besoin de densifier le quartier, la commission estime qu’il y a lieu d’y répondre en adoptant une approche plus novatrice et mieux adaptée, qui respecte la forme bâtie existante. Toutefois, pour la commission et nombre de participants, densité ne signifie pas nécessairement hauteur.

Les nombreux commentaires reçus amènent la commission à conclure que l’acceptabilité sociale est loin d’être acquise en ce qui a trait aux hauteurs proposées dans le PPU, lesquelles peuvent aller jusqu’à 15 étages. D’ailleurs, plusieurs opinions ont été exprimées selon lesquelles de telles hauteurs ne sont pas compatibles avec l’idée d’échelle humaine et causeraient une importante rupture dans le paysage urbain. Par ailleurs, le projet de PPU propose que la hauteur moyenne privilégiée, qui va jusqu’à huit étages, soit à l’échelle humaine¹³².

Recommandation 8

La commission recommande de revoir les paramètres de hauteurs pour le territoire du PPU et de limiter les hauteurs à un maximum de huit étages, de façon à protéger la vue sur le canal de Lachine et les gabarits dans les quartiers avoisinants, tout en poursuivant l’objectif d’une densification à échelle humaine.

¹³⁰ Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger (AC21-SC-03), doc. 1.4, p. 4

¹³¹ PPU de l’écoquartier Lachine-Est, doc. 3.1, p. 38

¹³² PPU de l’écoquartier Lachine-Est, doc. 3.1, p. 53

3.5.4 Les îlots

Pour la commission, les îlots devraient être d'une grandeur qui respecte l'échelle humaine, tout en étant suffisamment grands pour permettre une diversité d'usages et de typologies. Ces îlots devraient pouvoir intégrer non seulement la mixité des typologies résidentielles, mais aussi une mixité d'usages tels que des ateliers, des espaces de travail et des services, de sorte qu'ils constituent un véritable milieu de vie. Ils permettraient ainsi à l'innovation et à la créativité architecturale de mieux s'exprimer, comme souhaité dans le PPU.

Dans cet esprit, la commission s'interroge sur le tracé projeté de la promenade des Sulpiciens qui cherche à rendre hommage à un des grands marqueurs historiques identifié au PPU. Ce tracé aurait un impact significatif sur la taille de certains des îlots situés au sud du boulevard Saint-Joseph, qui deviendraient alors trop petits, ce qui rendrait difficile la planification d'un ensemble. Cet impact serait particulièrement manifeste le long du canal où la petite taille des îlots mènerait à la construction d'une série de bâtiments qui créerait potentiellement un effet de barrière.

Recommandation 9

La commission recommande de revoir les moyens de rendre hommage au canal des Sulpiciens autrement que par le trajet prévu dans le PPU et de s'assurer que la dimension des îlots facilite la mixité des fonctions, des usages et la variété des constructions.

3.5.5 Les impacts sur les quartiers avoisinants

Depuis 2014, l'élargissement du territoire du PPU a fait l'objet de plusieurs recommandations, notamment celle du comité mixte en 2014, et celle de la consultation en amont menée par l'OCPM en 2019. Cette demande a été réitérée devant la commission par plusieurs intervenants. Elles avaient toutes pour but de réduire les impacts négatifs sur les quartiers avoisinants et de désenclaver le territoire. La commission constate que le PPU a choisi de limiter le territoire aux seules zones industrielles à requalifier, risquant ainsi que l'enclavement se perpétue et que les moyens préconisés, notamment les liens avec les quartiers avoisinants via la création de la trame verte et bleue, ne soient pas suffisants.

Elle partage le point de vue de l'Ordre des Urbanistes du Québec¹³³, soulignant qu'il faut développer une approche plus étoffée de l'insertion du nouveau quartier dans son environnement immédiat de façon à ce que le projet de Lachine-Est contribue à une dynamique de revitalisation et d'amélioration d'accès aux services qui dépasse ses frontières, plutôt que de l'isoler de ses voisins.

En ce sens, la commission est d'avis que le PPU ne tient pas suffisamment compte des impacts sur les quartiers environnants. Par ailleurs, la commission a entendu les inquiétudes d'un bon nombre d'intervenants relativement au risque d'embourgeoisement ou d'éco-embourgeoisement dans les quartiers avoisinants. Bien que l'arrondissement reconnaisse, pour sa part, cette possibilité¹³⁴, la commission s'étonne que le PPU ne propose aucune mesure ou stratégie pour contrer d'éventuels impacts négatifs de l'écoquartier sur les quartiers avoisinants.

Recommandation 10

La commission recommande que le PPU intègre une approche qui permette l'insertion de l'écoquartier dans son environnement immédiat et adopte une stratégie comportant des mesures concrètes pour contrer l'éco-embourgeoisement dans les quartiers avoisinants.

3.6 Assurer la présence significative de lieux d'emploi

Cette orientation est une composante essentielle de l'écoquartier en tant que milieu de vie, dynamisme qui, selon le PPU, repose sur un équilibre entre le résidentiel, les équipements collectifs, les commerces, les services et les lieux d'emploi. La commission constate que cette orientation est largement endossée par les participants, et la soutient parce qu'elle favorise la mixité d'usages.

La commission, contrairement aux inquiétudes de certains promoteurs, appuie l'idée de préserver le potentiel d'emploi et de développement économique des bâtiments

¹³³ Ordre des Urbanistes du Québec, doc. 7.31

¹³⁴ Réponses reçues le 28 avril 2022, doc. 5.2.1, Question 19, p. 16

patrimoniaux présents sur le territoire. Elle partage aussi l'opinion de la CDEC LaSalle-Lachine qui voit d'un bon œil la proposition incluse dans le projet de PPU de réserver plus de 266 000 m² de bâtiments pour l'accueil de nouvelles entreprises.

La commission constate que beaucoup reste à faire pour définir un positionnement économique qui identifiera les créneaux adaptés au contexte de l'écoquartier et au parc bâti existant. La commission aurait souhaité plus de précisions quant à la planification des emplois à venir, telle que des partenariats qui pourraient être mis en place pour identifier les possibilités d'emploi et d'utilisations temporaires et/ou transitoires.

La commission se questionne sur l'impact de l'établissement de nouvelles entreprises sur les commerces existants, particulièrement sur la rue Notre-Dame, et est d'avis que le PPU devrait s'assurer que les pôles commerciaux ou d'emploi situés à proximité ne soient pas déstabilisés.

La commission a plusieurs fois entendu que le potentiel de développement économique de l'écoquartier doit s'appuyer sur la conservation des emplois et les zones d'activité existantes qui comportent une quarantaine d'entreprises et fournissent des centaines d'emplois. La commission partage cette opinion.

Recommandation 11

La commission recommande que la Ville et l'arrondissement prévoient des mesures pour assurer le maintien des emplois existants et proposent une stratégie d'attraction et de rétention d'entreprises.

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

La commission accueille favorablement l'approche qui vise la diversité en matière de mobilité (notamment le partage des rues et la limitation des superficies réservées aux véhicules et au stationnement). Cependant, la commission partage les doutes des participants quant à la planification plutôt embryonnaire du transport collectif. Pourtant, comme l'a entendu la commission à maintes reprises, sans mode de transport collectif structurant, il n'y a pas

d'écoquartier. La commission est d'avis qu'un aspect aussi déterminant aurait dû être planifié en amont et détaillé dans le projet de PPU soumis à la consultation.

3.7.1 Le transport collectif structurant

Le PPU prévoit, avec raison, que la rue Victoria sera le principal axe de transport collectif structurant et un lien majeur entre le Vieux-Lachine et le centre-ville, mais il ne précise pas le mode de transport. Pour la vaste majorité des participants¹³⁵, le tramway est le moyen le plus efficace et le moins coûteux pour répondre aux besoins des résidents de Lachine-Est et ceux des quartiers avoisinants. La commission y voit là une piste à explorer.

Recommandation 12

La commission recommande que la Ville entreprenne dès maintenant des discussions avec les instances pertinentes pour construire un mode de transport structurant dans Lachine.

3.7.2 Le transport des marchandises

La commission constate que la question de la livraison des marchandises, surtout dans le cadre d'une mixité d'usages qui comprend les commerces et l'industrie légère, n'est pas suffisamment étoffée dans le projet de PPU soumis à la consultation. L'arrondissement prévoit que l'exercice de conception de la trame de mobilité détaillée serait entrepris après l'adoption du PPU¹³⁶. Toutefois, la commission se serait attendue à ce que cette question soit poussée davantage étant donné l'importance accordée à la mixité d'usages dans le PPU. La commission partage l'opinion des participants qu'un plan local de déplacements est nécessaire.

3.7.3 La période de transition

La réalisation d'un mode de transport collectif structurant est un projet de longue haleine. Il est donc raisonnable de penser que de nouveaux résidents et employés s'installeront dans Lachine-Est avant que celui-ci soit réalisé. Toutefois, la commission constate que le projet de PPU soumis à la consultation ne prévoit aucune période de transition ni de stratégies pour répondre aux besoins de transport à court et à moyen terme.

¹³⁵ Chapitre 2, section 1.3.5

¹³⁶ Réponses reçues le 28 avril 2022, doc. 5.2.1, Question 15, p. 13

La commission est d'avis qu'un plan de transition est nécessaire. Ce plan devrait s'adapter en fonction de l'évolution et du développement de l'écoquartier. Sans plan pour la période de transition, la commission estime que les impacts négatifs sur les quartiers avoisinants risquent de se multiplier, particulièrement en ce qui a trait aux stationnements sur les rues adjacentes.

Recommandation 13

La commission recommande que l'arrondissement et la Ville adoptent pour ce territoire un plan de transition de transport qui s'échelonne jusqu'à l'implantation du mode de transport structurant.

3.8 Le suivi et la mise en œuvre du PPU

Sur le plan de la gouvernance, les écoquartiers sont avant tout pensés comme des projets collectifs. Cela requiert la participation et la mobilisation de l'ensemble des acteurs impliqués qui auront la charge de sa mise en œuvre.

La définition des grandes lignes de l'écoquartier est le fruit, en bonne partie, d'un processus collectif de consultation et de participation en amont. En cohérence avec la démarche d'un écoquartier, la commission, à l'instar de la CDEC LaSalle-Lachine, pense qu'il faut profiter de cet élan de mobilisation pour assurer un dialogue continu, de même qu'une collaboration soutenue et concrète avec les Lachinois.

Même si le projet de PPU reconnaît la nécessité de cette collaboration, il reste que la structure de gouvernance ainsi que les mécanismes de suivi n'y sont pas bien définis. La commission croit que le PPU devrait les préciser davantage, notamment quant à la composition, à l'instance de coordination, au mandat, aux cibles à atteindre ainsi qu'aux indicateurs de suivi de la performance.

La commission a reçu plusieurs recommandations concernant la structure de gouvernance. Elle retient l'idée d'un comité de suivi multipartite réunissant des représentants de l'ensemble des parties prenantes, à l'image du Bureau de projet qui a piloté le processus de participation en amont. Le mandat d'un tel comité pourrait aussi comprendre l'évaluation de l'atteinte des

cibles fixées pour les différentes étapes du projet ainsi que les mécanismes de médiation et d'harmonisation entre les entreprises, les propriétaires fonciers, les promoteurs et les résidents.



Recommandation 14

La commission recommande la création d'un comité de suivi multipartite associant activement toutes les parties prenantes à la mise en œuvre du PPU.

Recommandation 15

La commission recommande que le PPU de l'écoquartier Lachine-Est soit adopté en intégrant les recommandations contenues dans ce rapport.







CONCLUSION

La consultation a suscité beaucoup d'intérêt. Citoyens, promoteurs, consultants et organismes divers se sont exprimés sur le projet d'écoquartier proposé par la Ville. D'emblée, il a été reconnu que ce secteur a fortement besoin d'être requalifié pour en faire un ensemble cohérent qui met en valeur le patrimoine industriel, archéologique et paysager qui le caractérise. Cette consultation laisse aussi espérer que le développement de Lachine-Est s'effectuera de façon ordonnée et concertée. Au total, la commission constate que le projet de vision et d'orientations proposé par la Ville pour la transformation du territoire est, dans l'ensemble, reçu favorablement, et qu'il bénéficie d'une bonne acceptabilité sociale. La commission estime cependant que deux dimensions de l'énoncé de vision méritent d'être précisées : celle qui a trait à l'intégration du secteur au reste du territoire montréalais, d'une part, et celle qui concerne la mobilité collective sobre en carbone, d'autre part. Il s'agit là de dimensions transversales qui ont été constamment rappelées ou mises en relief durant la consultation que l'énoncé de vision devrait davantage refléter.

Le projet faisant globalement consensus quant à sa pertinence, ses objectifs et les grandes lignes de son contenu, la commission recommande l'adoption du PPU de l'écoquartier Lachine-Est, et que soient prises en compte les recommandations spécifiques énoncées par ailleurs. Elle note toutefois que les préoccupations soulevées et les attentes exprimées au cours de la consultation demeurent nombreuses et sont principalement associées aux enjeux liés à la densité, aux hauteurs permises, aux connexions aux quartiers avoisinants, à la cohabitation des usages, au patrimoine bâti et au transport collectif.

La définition des grandes lignes de l'écoquartier est, en bonne partie, le résultat d'un processus collectif de consultation et de participation qui s'est déroulé en amont. En cohérence avec la démarche d'un écoquartier, la commission pense qu'il faut profiter de cet élan de mobilisation pour assurer un dialogue continu, de même qu'une collaboration soutenue et concrète avec les Lachinois.

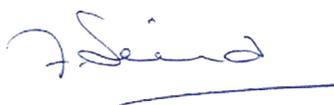
Même si le projet de PPU reconnaît la nécessité de cette collaboration, il reste que la structure de gouvernance ainsi que les mécanismes de suivi n'y sont pas clairement définis. La commission croit que le PPU devrait les préciser davantage, notamment quant à la composition, à l'instance de coordination, au mandat, aux cibles à atteindre, et aux indicateurs de suivi de la performance.

La commission tient à remercier les représentants de la Ville et de l'arrondissement pour la qualité et la pertinence des documents déposés, et pour l'attention qu'ils ont accordée aux questions provenant des participants ou de la commission elle-même. La commission remercie également toutes les personnes, organismes ou regroupements ayant contribué à l'analyse du projet de PPU en posant des questions, en exprimant leurs opinions, et en soumettant des mémoires.

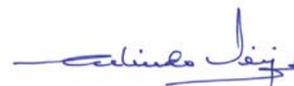
Fait à Montréal, le 10 août 2022.



Luba Serge
Commissaire



Francine Simard
Présidente de la commission



Arlindo Vieira
Commissaire

ANNEXE 1 - Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 27 septembre 2021, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme du secteur de planification de l'écoquartier Lachine-Est » et l'a soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne la consultation publique prévue par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Ce mandat est encadré par l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal.

La commission et son équipe

Francine Simard, présidente de la commission

Luba Serge, commissaire

Arlindo Vieira, commissaire

Joseph Tchinda Kenfo, analyste

Émilie-Jade Bigelow, secrétaire-analyste

L'équipe de l'OCPM

Isabelle Beaulieu, présidente

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications

Louis-Alexandre Cazal, webmestre

Luc Doray, secrétaire général

Caroline Gosselin, coordonnatrice relations médias et événements spéciaux

Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives

Camille Kouéyou, stagiaire

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Lizon Levesque, adjointe administrative

Geneviève Robitaille, adjointe exécutive

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Mise en page et graphisme

Raphaëlle Aubin

Les représentants du service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal, de l'arrondissement de Lachine et les personnes-ressources

Karim Charef : Chef de division, Division aménagement et design urbain au Service de l'urbanisme et de la mobilité

Maxime Lemieux : Conseiller en aménagement, Division aménagement et design urbain au Service de l'urbanisme et de la mobilité

Martin Roy, Conseiller en aménagement, Division aménagement et design urbain au Service de l'urbanisme et de la mobilité

Fella Amina Maherzi : Conseillère en planification, arrondissement de Lachine

Personnes ayant posé des questions en personne à la séance de questions et de réponses du 21 avril 2021

Marc Pitre

Rémi Couture

Christine Lajeunesse

Olivier Gagnon

Francis Lapierre

Marie Lareau

Personnes ayant posé des questions en direct par téléphone lors de la séance de questions et de réponses du 21 avril 2021

Cloé Duval-Zack

Louise Constantin

Simon Gauthier

Chris Latchem

Sonja Susnjar

Liste des citoyennes, citoyens et organisations qui ont soumis une opinion orale seulement

10 mai 2022, 19 h

Collectif en environnement Mercier-Est

11 mai 2022, 19 h

Egor Matveev

Liste des citoyennes, citoyens et organisations qui ont soumis une opinion écrite avec présentation orale

10 mai 2022, 19 h

Complexe industriel Lachine inc.
Groupe MACH
Développement Atelier AP inc.
Éco Lachine inc.
Concert'Action Lachine
Francis Lapierre

11 mai 2022, 16 h

Coalition Climat Montréal
GRAMÉ
Imagine Lachine-Est
Luc Gagnon

11 mai 2022, 19 h

Michel Synnott
Christine Lajeunesse
Labo Climat Montréal
M. Normand Beaudet
CDED LaSalle-Lachine

12 mai 2022 En visioconférence

Alan Robinson

11 mai 2022, 19 h

Michel Synnott
Christine Lajeunesse
Labo Climat Montréal
M. Normand Beaudet
CDED LaSalle-Lachine

12 mai 2022 En visioconférence

Alan Robinson

Liste des citoyennes, citoyens et organisations qui ont soumis une opinion en ligne

Diane Houle

Alexandre Lussier

Guy Benson

Diane Larouche

Carlos Chavez

Mehdi AMARNI

Etienne D'Amour

Ann Fairhurst

Chantal Smedbol

ANNEXE 2 - Le projet de règlement P-04-047-231

VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT P-04-047-231

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04- 047) AFIN D'Y INTÉGRER LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR DE PLANIFICATION DE L'ÉCOQUARTIER LACHINE-EST

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, chapitre C-11.4);

Vu les articles 109 et 109.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A19.1);

À l'assemblée du _____, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation au sol » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est remplacée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Lachine, par la carte jointe en annexe A au présent règlement.

2. La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Lachine, par la carte jointe en annexe B au présent règlement.

3. La section 9.5 du chapitre 9 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Lachine est modifiée par la création des nouveaux secteurs à transformer 09-T7, 09-T8, 09-T9, 09-T10, 09-T11 et 09-T12 dont les caractéristiques de densité de construction sont les suivantes :

« Secteur 09-T7 :

- bâti de deux à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;

- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 09-T8 :

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

Secteur 09-T9 :

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

Secteur 09-T10 :

- bâti de deux à dix étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1,5;
- C.O.S. maximal : 5,0.

Secteur 09-T11 :

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

Secteur 09-T12 :

- bâti de deux à quinze étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1,5;
- C.O.S. maximal : 5,0. ».

4. La section 9.5 du chapitre 9 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Lachine est modifiée par l'ajout, après les caractéristiques de densité de construction des secteurs à transformer ou à construire, de la note suivante :

« Dans les secteurs 09-T7, 09-T8, 09-T9, 09-T10, 09-T11 et 09-T12, le COS minimal ne s'applique pas aux usages des groupes parc et espace vert ainsi qu'aux infrastructures publiques. ».

5. La partie IV intitulée « Les programmes particuliers d'urbanisme » de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'ajout du document intitulé « Programme particulier d'urbanisme de l'écoquartier Lachine-Est » joint en annexe C au présent règlement.

ANNEXE A

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.1 INTITULÉE « L'AFFECTATION AU SOL »

ANNEXE B

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »

ANNEXE C

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE L'ÉCOQUARTIER LACHINE-EST _____

À la suite de l'avis public affiché à l'hôtel de ville et publié dans le journal Le Devoir le XX 2021, et conformément aux articles 137.10 et suivants et 264.0.3 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), ce règlement est réputé conforme au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal à compter du XX 2021 et entre en vigueur à cette date.

GDD : 1218416001

ANNEXE 3 - Les recommandations

Recommandation 1

La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du territoire Lachine-Est soit enrichie pour y inclure :

- 1) Une intégration plus fluide du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais;
- 2) La confirmation que la Ville implantera un mode de transport collectif structurant.

Recommandation 2

Pour mieux préserver l'esprit du lieu, la commission recommande que la Ville émette des lignes directrices architecturales pour les futurs bâtiments avec des balises particulières pour les bâtiments qui seront édifiés à proximité des ensembles patrimoniaux d'intérêt.

Recommandation 3

La commission recommande que la Ville amorce, dès à présent, des discussions avec Parcs Canada et tout autre partenaire potentiel, afin de planifier et d'entreprendre toutes les actions nécessaires pour mettre en valeur le canal de Lachine et ses abords au bénéfice de tous.

Recommandation 4

La commission recommande que le PPU accorde une attention particulière à la protection de l'environnement, notamment en prévoyant de privilégier les énergies renouvelables, en favorisant l'agriculture urbaine ainsi que l'aménagement de plusieurs jardins communautaires, et en planifiant une gestion appropriée des déchets et des matières résiduelles.

Recommandation 5

La commission recommande à la Ville d'entreprendre des démarches auprès des instances concernées afin qu'un réseau de CPE soit créé sur le territoire du PPU dès les premières phases du projet, et que l'éventuelle nécessité d'une deuxième école primaire et d'une école secondaire soit évaluée.

Recommandation 6

La commission recommande que les logements sociaux exigés par le Règlement pour une métropole mixte soient bâtis sur le territoire du PPU.

Recommandation 7

La commission recommande que la Ville utilise tous les outils à sa disposition pour protéger les logements et les maisons de chambres présents sur le territoire du PPU.

Recommandation 8

La commission recommande de revoir les paramètres de hauteurs pour le territoire du PPU et de limiter les hauteurs à un maximum de huit étages, de façon à protéger la vue sur le canal de Lachine et les gabarits dans les quartiers avoisinants, tout en poursuivant l'objectif d'une densification à échelle humaine.

Recommandation 9

La commission recommande de revoir les moyens de rendre hommage au canal des Sulpiciens autrement que par le trajet prévu dans le PPU et de s'assurer que la dimension des îlots facilite la mixité des fonctions, des usages et la variété des constructions.

Recommandation 10

La commission recommande que le PPU intègre une approche qui permette l'insertion de l'écoquartier dans son environnement immédiat et adopte une stratégie comportant des mesures concrètes pour contrer l'éco-embourgeoisement dans les quartiers avoisinants.

Recommandation 11

La commission recommande que la Ville et l'arrondissement prévoient des mesures pour assurer le maintien des emplois existants et proposent une stratégie d'attraction et de rétention d'entreprises.

Recommandation 12

La commission recommande que la Ville entreprenne dès maintenant des discussions avec les instances pertinentes pour construire un mode de transport structurant dans Lachine.

Recommandation 13

La commission recommande que l'arrondissement et la Ville adoptent pour ce territoire un plan de transition de transport qui s'échelonne jusqu'à l'implantation du mode de transport structurant.

Recommandation 14

La commission recommande la création d'un comité de suivi multipartite associant activement toutes les parties prenantes à la mise en œuvre du PPU.

Recommandation 15

La commission recommande que le PPU de l'écoquartier de Lachine-Est soit adopté en intégrant les recommandations contenues dans ce rapport.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses employés et commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute neutralité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

