

**Programme Particulier d'Urbanisme (PPU)  
de l'écoquartier Lachine-Est**

**Séance audition des opinions**

**Le 11 mai 2022 à 19h30**

**Présentation de Michel P. Synnott**

## TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Page</u>
<b>1. <u>Témoigner de la vision de l'ancienne Ville de Lachine</u></b>	<b>1</b>
<b>2. <u>Motifs d'opposition au projet</u></b>	<b>2</b>
2.1 Le « <i>Parcours riverain</i> » serait compromis;	3
2.2 Permettre des constructions pouvant aller jusqu'à 15 étages irait à l'encontre de l'aménagement du territoire environnant;	6
2.3 La confiance du public fut minée par la saga des projets de développement « <i>Villa-Nova</i> » & « <i>Flora</i> » situés dans cette zone;	6
2.4 Le plan de transport semble actuellement très approximatif.	7
<b>Conclusion</b>	<b>8</b>

### **Pièces jointes**

*Site de la ville de Montréal :*  
*Plan d'urbanisme de Montréal Partie II*  
*Chapitre 9 - Arrondissement de Lachine – 2005, page 12.*

*«Quand le canal de Lachine renaissait de ses cendres»,*  
*article publié le 16 juin 2017.*

*Site de la ville de Montréal :*  
*Plan d'urbanisme de Montréal - Partie I*  
*Chapitre 4 - #4.8 Canal de Lachine –*  
*#4.8.2 Lachine-Est, page 222.*

Carte zonage aéroport Trudeau de Montréal

Lachine, le 11 mai 2022

**Aux Commissaires**  
**Office de consultation publique de Montréal**

**SUJET**        Programme Particulier d'Urbanisme (PPU)  
                  de l'écoquartier Lachine-Est  
                  Séance audition des opinions  
                  Le 11 mai 2022 à 19h30

---

Membres de la commission,

D'abord, je désire vous faire part de la raison qui me motive à témoigner devant vous à l'occasion de cette consultation publique.

Ensuite, je désire vous exposer brièvement les motifs pour lesquels je m'oppose au projet tel que présenté.

Je dois préciser ici que je me réjouis que l'on veuille transformer et revitaliser cette zone qui comprend l'ancien centre industriel de Lachine-Est. Toutefois, certains éléments du plan m'ont paru inacceptables pour les motifs ci-après exposés.

**1. Témoigner de la vision de l'ancienne Ville de Lachine (avant fusion)**

Résidant de Lachine depuis plus de 30 ans, j'y ai aussi travaillé puisque j'ai eu mon cabinet d'avocat sur la rue Notre-Dame à Lachine. Je me suis également impliqué dans ma communauté. À titre d'exemple seulement, j'ai été le Président du conseil d'administration de l'Hôpital de Lachine (avant sa fusion avec le Centre universitaire de santé McGill) et Vice-président de sa Fondation.

À cette époque, la Ville de Lachine était une ville autonome. Elle s'est agrandie en fusionnant avec Ville Saint-Pierre. J'ai eu l'opportunité de côtoyer des élus de la Ville de Lachine, notamment son ancien maire, monsieur Guy Dicaire. Celui-ci m'a fait part de la vision stratégique retenue, début 1970, par le Conseil de la Ville de Lachine : le «*Parcours riverain*». Il s'agit d'un plan d'aménagement global amorcé il y a plus de 60 ans. Puisque les principaux acteurs de l'époque sont très âgés ou décédés, je désire partager avec vous le grand plan de ces visionnaires de l'époque.

En effet, il faut avoir une compréhension globale du développement de la Ville de Lachine au cours des dernières décennies pour être en mesure d'évaluer si le PPU de Lachine-Est s'inscrit dans cette perspective globale.

Puis, suite aux fusions municipales, l'ancienne ville de Lachine et l'ancienne ville de LaSalle, sa voisine, sont devenues des *Arrondissements* de Montréal. Or, Montréal a également un «*Parcours riverain*» qu'il faut harmoniser avec celui de Lachine et LaSalle. Le «*Parcours riverain*» doit être préservé et développé de façon cohérente et coordonnée.

Je souhaite donc partager avec vous quelques considérations historiques nécessaires à une meilleure compréhension de la perspective globale dans laquelle doit nécessairement s'inscrire le PPU de Lachine-Est.

Or, j'ai la nette impression que le PPU de Lachine-Est, tel que présenté, constitue un «*spot zoning*» faisant fi d'une perspective de développement plus globale de l'Arrondissement de Lachine. Il faut éviter que ce projet particulier vienne compromettre irrémédiablement des décennies d'investissements. En ce sens, j'invite à une réflexion davantage macroscopique que microscopique.

## **2. Motifs d'opposition au projet**

Je m'oppose au projet, tel que présenté, notamment pour les 4 motifs suivants :

- 2.1 Le «*Parcours riverain*» serait compromis;
- 2.2 Permettre des constructions pouvant aller jusqu'à 15 étages irait à l'encontre de l'aménagement du territoire environnant;
- 2.3 La confiance du public fut minée par la saga des projets de développement «*Villa-Nova*» & «*Flora*» situés dans cette zone;
- 2.4 Le plan de transport semble actuellement très approximatif.

Je développerai un peu chacun de ces motifs.

## 2.1 Le «Parcours riverain» serait compromis

Pour comprendre les origines du projet et sa grande importance, je citerai ces deux sources qui résument bien le contexte historique. Ces extraits sont replacés selon l'ordre chronologique des événements pour en faciliter le suivi historique.

*La partie sud de l'arrondissement (i.e.: de Lachine), composé du boulevard Saint-Joseph, des rives du canal de Lachine et du lac Saint-Louis, constitue le **parcours riverain**. (...)*

*(...)*

*Dès le début des années **1970**, les autorités municipales ont procédé à l'acquisition des propriétés situées en bordure de l'eau dans l'**objectif d'aménager les rives à des fins publiques**. (...)*

*(Source voir note <sup>1</sup>)*

*En **1983**, une entente est conclue entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la Ville de Lachine pour la réouverture du canal, fermé depuis 20 ans. (...) On prévoit alors la construction d'un pont routier, le prolongement de la piste cyclable et l'**aménagement de parcs le long du cours d'eau**. (...)*

*(...)*

*En **1997**, le maire de Montréal Pierre Bourque obtient l'aval de gouvernement fédéral pour faire renaître le canal et mettre en valeur le patrimoine montréalais. Au montant de **44 millions de dollars budgété par la Ville** s'ajoute **un investissement de 33 millions** de la part du gouvernement fédéral.*

*C'est au début des années **2000** que s'entame la véritable réfection des lieux. (...)*

*(...)*

---

<sup>1</sup> **Source** via le site de la ville de Montréal :  
*Plan d'urbanisme de Montréal Partie II / Chapitre 9 - Arrondissement de Lachine – 2005, page 12.*

*En 2002, le cours d'eau est rouvert à la navigation de plaisance. Dans son reportage diffusé à Montréal ce soir le 19 juin 2002, la journaliste Johanne Faucher rencontre des Montréalais qui célèbrent cette réappropriation du secteur.*

(Source voir note <sup>2</sup>)

**L'arrondissement de Lachine souhaite compléter le parcours riverain afin de mettre ce site en valeur, mais surtout de le léguer aux générations futures.**

Actions :

# 6.2 : **Assurer une intégration harmonieuse des projets de construction et de transformation des bâtiments au cadre bâti du parcours riverain, en outre de l'aménagement du domaine public (...) par l'adoption d'un règlement de type «Plan d'implantation et d'intégration architecturale».**

# 6.3 : **Maintenir et améliorer l'image générale du parcours riverain en rehaussant la qualité de l'aménagement du domaine public, (...)**

(Source voir note <sup>3</sup>)

Actuellement, le Plan d'urbanisme de Montréal traite de Lachine-Est en ces termes :

*(...) de sorte qu'aujourd'hui le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain. (...)*

---

<sup>2</sup> Source via le site d'ici.radio-canada.ca :  
«Quand le canal de Lachine renaissait de ses cendres», article publié le 16 juin 2017.

<sup>3</sup> Voir *Supra* note infra-paginale no. 1.

*Balises d'aménagement*

1 *Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, **un nouveau milieu de vie de moyenne densité.***

(...)

8 **Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.**

(Source voir note <sup>4</sup>)

Il ressort donc clairement que tant la vision partagée par les instances municipales et gouvernementales, que les investissements majeurs effectués ne vont que dans une seule direction : **la rive Nord du canal de Lachine doit faire partie du parcours riverain.**

Ce «*Parcours riverain*» s'étend du Vieux Montréal jusqu'à Lachine. La mise en valeur de ce patrimoine montréalais implique d'aménager les deux rives du canal à des fins publiques.

Or, le projet de PPU de Lachine-Est prévoit que la densité de plusieurs zones serait modifiée aux abords du canal de Lachine.

Pis encore, des hauteurs pouvant aller jusqu'à 15 étages seraient permises !

Cette proposition va totalement à l'encontre de tout ce qui fut fait depuis les 60 dernières années et va à l'encontre des principes énoncés au *Plan d'urbanisme de Montréal*.

Je m'oppose donc à ce que les abords du canal de Lachine soient des propriétés privées.

---

<sup>4</sup> *Source via le site de la ville de Montréal :  
Plan d'urbanisme de Montréal - Partie I / Chapitre 4 - #4.8 Canal de Lachine - #4.8.2 Lachine-Est, page 222.*

Montréal doit poursuivre son plan d'acquisition des propriétés privées aux abords du canal de Lachine pour pouvoir parfaire ainsi le «Parcours riverain» déjà bien amorcé.

## **2.2 Permettre des constructions pouvant aller jusqu'à 15 étages irait à l'encontre de l'aménagement du territoire environnant**

Tel que l'on vient de le mentionner, le *Plan d'urbanisme de Montréal* prévoit, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de moyenne densité.

Or, je suis d'opinion que permettre des constructions pouvant aller jusqu'à 15 étages créerait une densification inacceptable compte tenu du bâti existant. Il n'y a pas, dans toute la région, d'immeuble d'une telle hauteur. La proximité de l'aéroport Montréal-Trudeau peut expliquer cela.

Les futures constructions doivent impérativement s'harmoniser avec l'environnement existant. L'aménagement des abords du canal de Lachine en parcs constitue une richesse collective qui ne doit pas être compromise. Il permet une ouverture sur la nature.

De plus, il m'appert évident qu'un immeuble d'une telle hauteur apportera sa zone d'ombres. Or, l'aménagement des abords du fleuve et du canal doit permettre de jouir pleinement de l'ensoleillement.

## **2.3 La confiance du public fut minée par la saga des projets de développement «Villa-Nova» & «Flora» situés dans cette zone**

Le PPU de Lachine-Est comprend le site de l'ancienne usine Jenkins dont les sols étaient contaminés. Cet endroit était laissé à l'abandon depuis de nombreuses années.

Afin de permettre la revitalisation de ce secteur, la ville a autorisé des promoteurs privés à entreprendre un projet de développement qui se voulait prometteur, le projet «Villa-Nova».

Ce projet fut amorcé vers 2015. Or, les déboires des promoteurs privés font en sorte que le projet n'est toujours pas terminé en 2022 et ne sera vraisemblablement pas terminé sous peu.

La Presse en a traité, notamment en 2020 et plus récemment en 2022.

(Source voir note <sup>5</sup>)

Irrités déjà par cette malheureuse aventure, des citoyens de Lachine peuvent certainement se demander si une nouvelle saga ne les attend pas de nouveau avec le PPU de Lachine-Est, tel que présenté.

En effet, en consultant le PPU proposé, on peut se demander s'il ne s'agit pas de créer un «*spot zoning*» pouvant permettre à un promoteur de construire une tour à condo de 15 étages sur le site de l'ancien garage «Spinelli-Toyota» aux abords du canal de Lachine.

Or, telle construction ferait fi des grands principes d'aménagement du territoire élaborés dans une perspective de développement plus globale de l'Arrondissement de Lachine.

## **2.4 Le plan de transport semble approximatif**

Lors de la séance de questions-réponses, des citoyens se sont interrogés sur l'aménagement du transport pour desservir ce secteur. Or les réponses données laissent perplexes. Il semblerait que les divers intervenants devant être impliqués n'ont aucun plan ferme et défini. Il s'agit d'une préoccupation légitime des citoyens.

Lachine est enclavée par : le fleuve, le canal, l'autoroute 20, l'autoroute 13, Côte-de-Liesse, les diverses voies ferroviaires et l'aéroport.

---

<sup>5</sup> À ce sujet, voir les articles suivants :

- Henri Ouellette-Vézina dans La Presse, «*À Lachine, un chantier «mal géré» donne des maux de tête aux résidents*», publié le 5 septembre 2020.
- Hugo Joncas dans La Presse, «*Le dernier projet de Catania s'effondre*», publié le 22 mars 2022

La limite Est de la rue Victoria à Lachine fut ouverte et elle connecte maintenant à la rue Notre-Dame. Cela facilite aussi l'accès à l'autoroute 20. De plus, les travaux sur l'autoroute 20 ont permis la construction d'une voie dédiée au transport collectif. Une gare temporaire fut aménagée dans l'Est de Lachine.

Toutefois, malgré ces avancées intéressantes, les citoyens de Lachine peuvent s'interroger sur les prochaines étapes et leurs délais de réalisations.

### **Conclusion**

Le plan d'aménagement du territoire de Lachine mis en œuvre au cours des 60 dernières années comprend un «*Parcours riverain*». Or, le PPU de Lachine-Est, tel que présenté, compromet la réalisation du «*Parcours riverain*». Je m'oppose donc au projet tel que soumis.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments distingués,

Michel P. Synnott, LL.B., LL.M.

**p.j.**

*Site de la ville de Montréal :*  
*Plan d'urbanisme de Montréal Partie II / Chapitre 9 - Arrondissement de Lachine – 2005, page 12.*

*«Quand le canal de Lachine renaissait de ses cendres», article publié le 16 juin 2017.*

*Site de la ville de Montréal :*  
*Plan d'urbanisme de Montréal - Partie I / Chapitre 4 - #4.8 Canal de Lachine - #4.8.2 Lachine-Est, page 222.*

Carte : règlement de zonage aéroport P-E-Trudeau de Montréal

# Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 9

## Arrondissement de Lachine



MAI 2005



## Mot du maire de l'arrondissement

Chères concitoyennes,

Chers concitoyens,

Le Plan d'urbanisme de Montréal, adopté par le conseil municipal à la séance du 22 novembre 2004, est le document de référence en matière d'intervention sur le territoire. Il présente la vision d'aménagement et de développement du territoire montréalais sur un horizon de dix ans.

Le chapitre de l'arrondissement de Lachine fait partie intégrante du Plan d'urbanisme. Il rappelle les orientations pan-montréalaises qui concernent l'arrondissement et présente les orientations et objectifs de portée locale spécifiques à Lachine. Il soutient un développement équilibré et respectueux des différentes composantes de l'arrondissement en vue de répondre aux besoins de la population.

Le contenu du présent chapitre s'appuie sur les consensus établis lors du Sommet d'arrondissement de 2002, ainsi que lors de la consultation publique tenue le 28 février 2005. À cette occasion, les citoyens se sont prononcés quant à une vision d'avenir pour Lachine et ont discuté de plusieurs grands défis, notamment en ce qui a trait à l'amélioration des secteurs anciens, à la mise en valeur du secteur à l'ouest de la 32<sup>e</sup> Avenue, au **parachèvement du parcours riverain**, à la requalification du secteur industriel Lachine-Est et au réaménagement des grands axes routiers est-ouest.

Le Plan d'urbanisme représente un contrat social entre les citoyens, la municipalité et les partenaires publics et privés en vue de concrétiser les orientations et les objectifs en matière d'aménagement et de développement du territoire. À cet égard, l'arrondissement a un rôle important à jouer dans la mise en œuvre de la vision d'aménagement et de développement de Montréal, et plus particulièrement de Lachine. L'arrondissement révisera sa réglementation d'urbanisme en vue d'assurer sa conformité au Plan d'urbanisme d'ici novembre 2005.

Je suis fier de vous proposer de prendre part à la réalisation du Plan d'urbanisme afin que l'arrondissement de Lachine connaisse un développement de qualité au cours des prochaines années

Le maire de l'arrondissement de Lachine,

Claude Dauphin

# Table des matières

<b>9.1</b>	<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>9.2</b>	<b>Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises</b>	<b>3</b>
<b>9.3</b>	<b>Les enjeux locaux d'aménagement</b>	<b>7</b>
9.3.1	L'amélioration des milieux de vie des secteurs anciens	
	Objectif 1 Poursuivre la revitalisation et la mise en valeur du Vieux-Lachine	7
	Objectif 2 Améliorer les conditions de vie des résidents des secteurs à revitaliser	8
	Objectif 3 Soutenir la transformation à des fins résidentielles des secteurs industriels enclavés au centre de l'arrondissement et au nord du quartier Saint-Pierre	10
9.3.2	La mise en valeur du secteur à l'ouest de la 32 <sup>e</sup> Avenue	
	Objectif 4 Préserver la qualité du stock de logements	11
	Objectif 5 Améliorer les liens cyclables entre le secteur à l'ouest de la 32 <sup>e</sup> Avenue et les rives du lac Saint-Louis	11
9.3.3	Le parachèvement du parcours riverain	
	<b>Objectif 6 Préserver et mettre en valeur le parcours riverain</b>	12
9.3.4	Optimiser l'utilisation du secteur Meadowbrook	
	Objectif 7 Favoriser le développement et la mise en valeur du secteur Meadowbrook à des fins résidentielles	13
9.3.5	La requalification du secteur industriel Lachine-Est	
	Objectif 8 Favoriser la conversion d'une partie du secteur Lachine-Est à des fins mixtes	14
	Objectif 9 Redévelopper à des fins d'emplois une partie du secteur industriel Lachine-Est	15
9.3.6	Le réaménagement des grands axes routiers est-ouest	
	Objectif 10 Améliorer les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement et vers le Centre de Montréal	16
	Objectif 11 Réduire l'impact des nuisances engendrées par la présence de l'autoroute 20	16
<b>9.4</b>	<b>La planification détaillée</b>	<b>19</b>
4.8.2	Considérations de l'arrondissement – Planification détaillée de portée pan-montréalaise Lachine-Est	20
	Les planifications détaillées de portée locale	
9.4.1	Centre	22
9.4.2	Nord du quartier Saint-Pierre	24
<b>9.5</b>	<b>Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement</b>	<b>27</b>
	L'affectation du sol	27
	La densité de construction	27
	Les parcs et les espaces verts	27
	Le patrimoine bâti	27
<b>9.6</b>	<b>Le plan d'action</b>	<b>41</b>

## 9.3.3

### Le parachèvement du parcours riverain

La partie sud de l'arrondissement, composée du boulevard Saint-Joseph, des rives du canal de Lachine et du lac Saint-Louis, constitue le parcours riverain. Le trajet regroupe de nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial et offre d'intéressantes perspectives visuelles. Le boulevard Saint-Joseph constitue également une composante importante du parcours riverain pan-montréalais.

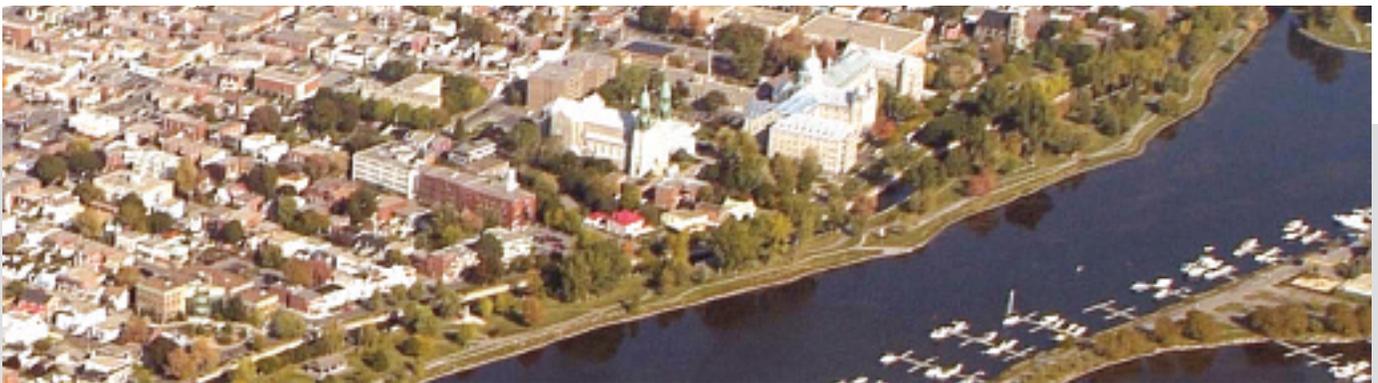
#### Objectif 6 – Préserver et mettre en valeur le parcours riverain

Ce qui au départ pouvait représenter un projet presque irréaliste constitue aujourd'hui l'une des plus grandes réalisations de Lachine. Le parc riverain aménagé aux abords du lac Saint-Louis et du canal de Lachine symbolise l'identité lachinoise. Cet espace public exceptionnel offre un paysage d'une grande beauté.

Dès le début des années 1970, les autorités municipales ont procédé à l'acquisition des propriétés privées situées en bordure de l'eau dans l'objectif d'aménager les rives à des fins publiques. Aujourd'hui, moins d'une dizaine de propriétés demeurent privées. L'arrondissement de Lachine souhaite compléter le parcours riverain afin de mettre ce site en valeur, mais surtout afin de le léguer aux générations futures.

#### Actions

- 6.1 Acquérir et convertir à des fins publiques certains immeubles de propriété privée localisés en bordure du lac Saint-Louis pour parachever le parcours riverain.
- 6.2 Assurer une intégration harmonieuse des projets de construction et de transformation des bâtiments au cadre bâti du parcours riverain, en outre par l'adoption d'un règlement de type Plan d'implantation et d'intégration architecturale.
- 6.3 Maintenir et améliorer l'image générale du parcours riverain en rehaussant la qualité de l'aménagement du domaine public, comme le mentionne l'objectif 11 de la partie I du Plan d'urbanisme.





ICI Grand Montréal

## Archives **Quand le canal de Lachine renaissait de ses cendres**



Reportage du *Ce soir*, diffusé le 25 mars 1983

**Radio-Canada**

le 16 juin 2017

 Prenez note que cet article publié en 2017 pourrait contenir des informations qui ne sont plus à jour.

Le Folk Fest sur le canal [📍](#) célèbre sa 10e édition cette année. L'événement musical se déroule du 14 au 18 juin aux abords du canal de Lachine, symbole du passé industriel de Montréal. Saviez-vous que la revitalisation du site remonte seulement à la fin des années 1990 et au début des années 2000?

En 1983, une entente est conclue entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la Ville de Lachine pour la réouverture du canal, fermé depuis 20 ans. Le journaliste Jacques Bissonnet explique les détails dans un reportage de l'émission *Ce soir*, animé par Gabi Drouin et diffusé le

25 mars 1983. On prévoit alors la construction d'un pont routier, le prolongement de la piste cyclable et l'aménagement de parcs le long du cours d'eau.

*« Ça signifie une chose bien importante pour laquelle je me bats depuis longtemps, c'est la réouverture du canal de Lachine. Il était, à mon avis, presque criminel d'avoir un équipement aussi important à la porte de chez nous et de ne pas s'en servir. »*

— Guy Descary, ancien maire de Lachine

En 1997, le maire de Montréal Pierre Bourque obtient l'aval du gouvernement fédéral pour faire renaître le canal et mettre en valeur le patrimoine industriel montréalais. Au montant de 44 millions de dollars budgété par la Ville s'ajoute un investissement de 33 millions de la part du gouvernement fédéral.



C'est au début des années 2000 que s'entame la véritable réfection des lieux. À l'émission *Montréal ce soir* du 10 mai 2000, le journaliste Guy Rosa rencontre le directeur adjoint du Projet canal de Lachine, Claude Piché.

*« Le canal continue d'être un des fers de lance de la nouvelle économie au Canada. Simplement, c'est un tout autre visage. Et le canal que nos enfants vont connaître sera le canal des activités économiques du 21e siècle. »*

— Claude Piché, directeur adjoint du Projet canal de Lachine

En 2002, le cours d'eau est rouvert à la navigation de plaisance. Dans son reportage diffusé à *Montréal ce soir* le 19 juin 2002, la journaliste Johanne Faucher rencontre des Montréalais qui célèbrent cette réappropriation du secteur.

*« Le fait aussi que le Canal se réanime, je pense que pour Montréal, c'est absolument fabuleux. Cela va être un peu comme Amsterdam, où les gens vont vraiment se réapproprier ce canal-là. »*

— Louise Giroux, propriétaire d'un loft au bord du canal de Lachine



L'ambitieux projet a porté ses fruits. 15 ans plus tard, les berges du canal revivent chaque été pour accueillir plaisanciers, citadins, touristes et commerçants.

#### **En complément :**

- Parcourez une partie de l'histoire de Montréal en vidéos
- Un camping urbain à Montréal en 2017? [↗](#)
- Les deux tiers des berges de Montréal propres pour la baignade [↗](#)

## Revitalisation du canal de Lachine

Inauguré en 1825, le canal de Lachine contribue au développement urbain et industriel de Montréal. En 1959, il est supplanté par la voie maritime du Saint-Laurent, et les industries en bordure du canal ferment graduellement leurs portes. Le canal de Lachine est alors fermé à la navigation, une situation qui dure 40 ans.

**ENCORE PLUS DE NOS ARCHIVES**





Accueil

> Pour nous contacter

- [Accueil](#)
- [Introduction](#)
- [Partie I - Éléments pan-montréalais](#)
- [Partie II - Documents d'arrondissement](#)
- [Partie III - Document complémentaire](#)
- [Partie IV - PPU](#)
- [Annexe](#)
- [Modifications au Plan d'urbanisme](#)
- [Documents connexes](#)
- [Hyperliens](#)

Le Plan d'urbanisme est le document de référence en matière d'aménagement du territoire de Montréal. Adopté par le conseil municipal le 23 novembre 2004, le règlement 04-047 révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est en vigueur depuis le 10 décembre 2004. Il a été modifié substantiellement le 25 janvier 2016 afin de le rendre conforme au [Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal](#).

Le site présente la version intégrale et à jour du Plan d'urbanisme. Toute modification au Plan est intégrée rapidement au site. Il permet également de consulter les analyses, les rapports d'études et les documents préparatoires réalisés dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme.

Veuillez noter que le contenu de ce site Internet correspond à une compilation administrative et non à un texte juridique.

#### Plan du site

#### Données ouvertes



TÉLÉCHARGER LE RÉSUMÉ DU PLAN

## Carte interactive

Les cartes d'affectation du sol (carte 3.1.1), de densité de construction (carte 3.1.2) et les polygones représentant les Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) du Plan d'urbanisme sont dorénavant accessibles en ligne : [carte interactive](#). Ces données peuvent être téléchargées sur le [portail des données ouvertes](#).

## Modifications au Plan d'urbanisme

**24 janvier 2022**

**Service de l'urbanisme et de la mobilité :**  
[règlement 04-047-216](#)

**Montréal-Nord :**  
[règlement 04-047-236](#)

**20 décembre 2021**

**Ville-Marie :**  
[règlement 04-047-221](#)

**27 septembre 2021**

**Ahuntsic-Cartierville :**  
[règlement 04-047-219](#)

**Le Sud-Ouest :**  
[règlement 04-047-232](#)

**Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce :**  
[règlement 04-047-233](#)

**Le Plateau-Mont-Royal :**  
[règlement 04-047-234](#)

 [Toutes les modifications du Plan d'urbanisme](#)

Haut de page

Mon compte

# 4.8.2

## Lachine Est

### Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Mettre en valeur le **le parcours riverain** et le patrimoine industriel



## Problématique

Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine Est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes, alors que d'autres ont réduit considérablement leurs activités, de sorte qu'aujourd'hui le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain. Quelques dizaines d'hectares de terrains dont les vocations précises restent à établir sont disponibles en vue d'un réaménagement profitant de la présence du canal, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier.

La réhabilitation des sols risque de constituer l'un des défis les plus importants de la requalification du secteur. Des études de caractérisation devront être réalisées afin d'établir l'ampleur des travaux requis. Un soutien financier particulier sera fort probablement nécessaire à ce sujet.

La proximité des réseaux autoroutier et ferroviaire offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, le secteur se retrouve enclavé par ces mêmes infrastructures. Sa requalification offre l'occasion de briser cet enclavement en prolongeant la rue Victoria vers l'est et en créant des ouvertures vers le canal de Lachine. De plus, la congestion à l'intersection du chemin Du Musée, du boulevard Saint-Joseph et de la 6<sup>e</sup> Avenue devra faire l'objet d'une analyse afin d'intégrer, dans la mise en valeur du secteur, des éléments de solution ainsi que des éléments de mitigation.

Le secteur est aussi caractérisé par la rencontre, à l'embouchure du canal de Lachine, des tronçons du parcours riverain longeant le fleuve et la rive sud du canal. Il faudra améliorer l'aménagement de ce point de rencontre et parachever le réseau cyclable sur la rive nord du canal de Lachine. Enfin, le patrimoine industriel du secteur, composé d'ensembles de bâtiments et d'œuvres d'ingénierie, nécessite des interventions afin d'être mis en valeur.

### Balises d'aménagement

- |   |  |
|---|--|
| <p>1 Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de <b>moyenne densité</b>.</p> <p>2 Définir pour le boulevard Saint-Joseph une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.</p> <p>3 Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard De Maisonneuve Ouest.</p> <p>4 Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.</p> | <p>5 Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.</p> <p>6 Améliorer la circulation dans l'axe du chemin Du Musée.</p> <p>7 Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port qui longerait le canal.</p> <p>8 <b>Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.</b></p> <p>9 Mettre en valeur le patrimoine industriel.</p> |
|---|--|

# RÈGLEMENT DE ZONAGE AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL

## MONTREAL PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTERNATIONAL AIRPORT ZONING REGULATIONS

RIVIÈRE DES PRAIRIES

LAC SAINT-LOUIS

LÉGENDE	LEGEND
LIMITE DE PROPRIÉTÉ DE L'AÉROPORT	PROPERTY LIMIT OF THE AIRPORT
LIMITE MUNICIPALE / ARRONDISSEMENT	MUNICIPAL / BOROUGH LIMIT
SURFACE D'APPROCHE	APPROACH SURFACE
SURFACE DE TRANSITION	TRANSITIONAL SURFACE
SURFACE EXTÉRIURE	OUTER SURFACE
SURFACE DE BANDE	STRIP SURFACE
POINT DE RÉFÉRENCE	REFERENCE POINT

Source : Orthophoto, Communauté métropolitaine de Montréal, 2009.  
Source aérien, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, M-2009-0540, 2009.  
Services géométriques introductibles.

November 2013

