



M É M O I R E

sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

par l'arrondissement de LaSalle



M É M O I R E

présenté à

l'Office de consultation publique de Montréal

sur le

Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Version préliminaire d'avril 2004

Madame Manon Barbe, mairesse
Arrondissement de LaSalle

Le 21 juin 2004

INTRODUCTION

C'est à l'occasion des audiences publiques sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal que l'arrondissement de LaSalle dépose ce mémoire auprès de l'Office de consultation publique de Montréal.

Depuis plus de deux ans, l'équipe de la Division des politiques et du Plan d'urbanisme prépare le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Parallèlement à ce travail, les élus et les fonctionnaires de LaSalle élaborent le contenu de leur chapitre d'arrondissement. Certaines préoccupations urbanistiques de LaSalle ont aussi été abordées au niveau de la grande ville. L'arrondissement tiens donc à commenter le contenu du Plan et proposer des suggestions afin de bonifier certaines propositions qui affectent son territoire.

Ce mémoire est le résultat d'une lecture approfondie de la version préliminaire du Plan datant d'avril 2004. Pour faciliter le lien entre le texte du mémoire et celui du Plan d'urbanisme, le contenu du mémoire est présenté dans le même ordre que celui du Plan d'urbanisme.

Dans la première partie de ce mémoire, l'arrondissement commente les éléments pan-montréalais du Plan d'urbanisme. L'arrondissement précise d'abord s'il est en accord avec l'approche générale du Plan et avec son parti d'aménagement. Il passe en revue les diverses orientations d'aménagement du Plan concernant les milieux de vie, les réseaux de transport, les secteurs d'emplois, le paysage urbain et l'architecture, le patrimoine et l'environnement, afin d'évaluer leurs répercussions à LaSalle.

Dans la deuxième partie, l'arrondissement aborde les éléments du Plan qui concernent le développement de LaSalle en particulier. Il estime s'il est satisfait de la planification détaillée prévue pour le secteur pan-montréalais Angrignon, situé à LaSalle. Il étudie aussi la planification des secteurs pan-montréalais limitrophes de l'arrondissement (canal de Lachine, Lachine Est, les sites Glen et Turcot) afin de s'assurer qu'elle tient compte des intérêts de LaSalle.

PARTIE I LES ÉLÉMENTS PAN-MONTRÉALAIS

Chapitre 1 : LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Développement durable

L'arrondissement de LaSalle appuie fortement le concept de développement durable qui est la pierre angulaire du nouveau Plan d'urbanisme. Comme la majeure partie du tissu urbain de LaSalle s'est mise en place après les années soixante, son réseau routier et son cadre bâti ont été structurés en fonction des déplacements véhiculaires. Le principal défi de LaSalle est d'encourager l'utilisation du transport collectif et d'offrir aux piétons un environnement urbain convivial.

Transport collectif

La place du transport collectif est fondamentale à la consolidation du tissu urbain de LaSalle et à la desserte efficace d'une population de 74 000 habitants. L'idée de répondre à ces préoccupations par le biais du transport collectif correspond à la volonté de diminuer les émissions de gaz à effet de serre décrite dans le protocole de Kyoto, auquel se réfère le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme. La desserte en transport collectif constitue un enjeu urbanistique de taille à LaSalle car la station de métro la plus proche est située à l'extérieur de son territoire. De plus, la desserte en autobus est largement insuffisante compte tenu de la taille de sa population, de la configuration de son réseau routier et de la fréquentation du réseau actuel.

Qualité de l'aménagement

LaSalle est en accord avec la volonté du Plan d'accroître la qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture. La qualité de l'environnement bâti et naturel fait d'ailleurs parti des principaux enjeux de son chapitre d'arrondissement. D'ailleurs des efforts devront être entrepris à LaSalle car la majeure partie de son tissu urbain a été développé pendant les années soixante. À cette époque, les aménagements étaient conçus en fonction de l'augmentation et l'efficacité des déplacements véhiculaires. Les terrains privés comportent donc des grandes aires de stationnement et les emprises publiques, de larges voies de circulation.

Secteurs à transformer

L'arrondissement est en accord avec la volonté du Plan d'urbanisme de cibler, à LaSalle, trois secteurs à transformer dans une perspective de développement de la ville sur elle-même. Cette perspective est pertinente puisque l'ensemble du territoire de LaSalle est déjà urbanisé. Le premier secteur est le carrefour Angrignon et plusieurs terrains limitrophes actuellement sous-utilisés sont disponibles à la densification. Le deuxième secteur, situé aux abords de la gare de train de banlieue LaSalle, pourra accueillir un secteur d'habitation uniquement si les terrains du CP sont cédés et des mesures de décontamination des terrains sont mises en place. Le troisième secteur à transformer borde un boisé appartenant à l'arrondissement qui est situé au nord-ouest du parc Angrignon. Le redéveloppement de ce secteur serait possible et facilité si LaSalle avait accès à un programme d'aide pour le déplacement d'entreprises nuisibles.

Un autre secteur à transformer doit être ajouté à la carte 1.1. du Plan d'urbanisme. Il s'agit de l'emprise ferroviaire du C.P. qui cisaille d'est en ouest le territoire LaSallois. La voie ferrée est actuellement démantelée entre le parc Angrignon et la rue Comte. Cette emprise représente une opportunité de redéveloppement importante à LaSalle.

Chapitre 2 : LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

2.1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

Les parties de LaSalle inscrites au Plan d'urbanisme comme secteurs à revitaliser correspondent aux quartiers nord de l'arrondissement. Ces quartiers d'habitation sont enclavés entre l'ancienne emprise ferroviaire et les implantations industrielles, en bordure du canal de Lachine. L'arrondissement prévoit entreprendre des actions assurant une meilleure liaison entre ces quartiers et le parc Angrignon. Le chapitre d'arrondissement prévoit également établir des liens nord-sud au travers l'ancienne emprise ferroviaire afin de désenclaver ces quartiers. Le secteur de planification détaillée local de l'emprise ferroviaire a été établi afin de mettre en œuvre ces actions qui visent à diminuer la disparité entre ces quartiers et ceux généralement plus favorisés, situés en rive du fleuve Saint-Laurent. Les secteurs de planification détaillée du boulevard Newman et de l'avenue Lafleur ont été créés afin de revaloriser et revitaliser leur environnement urbain.

Le plan des secteurs à revitaliser comporte une lacune qui est inhérente à la méthode utilisée pour repérer les aires défavorisées. Cette méthode est basée sur des données socio-économiques. Des ensembles bâtis d'immeubles locatifs à revitaliser n'apparaissent pas sur la carte 2.1.1 car leur secteur de recensement comporte une majorité d'ensembles plus favorisés. Il est donc important d'étendre la zone de secteurs à revitaliser de l'autre côté de l'ancienne emprise ferroviaire, le long de la rue Airlie afin que ces immeubles collectifs puissent éventuellement bénéficier en priorité de programmes de revitalisation (programme Rénovation Québec, Renouveau urbain, etc.). Notons que la rue Airlie constitue un secteur de planification détaillée local qui vise la mise en place d'un programme intégré de revitalisation : aménagement de l'emprise, des espaces publics et privés.

2.2 Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain

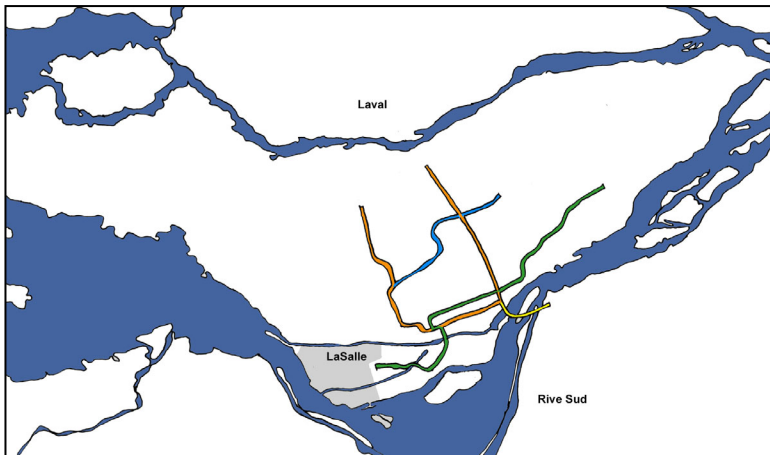
Transport collectif

Les intervenants et la population lasalloise sont très conscients du rôle structurant du transport collectif dans un milieu existant relativement dense et dans un milieu à développer. L'arrondissement souhaite endosser des mesures pour favoriser les déplacements collectifs.

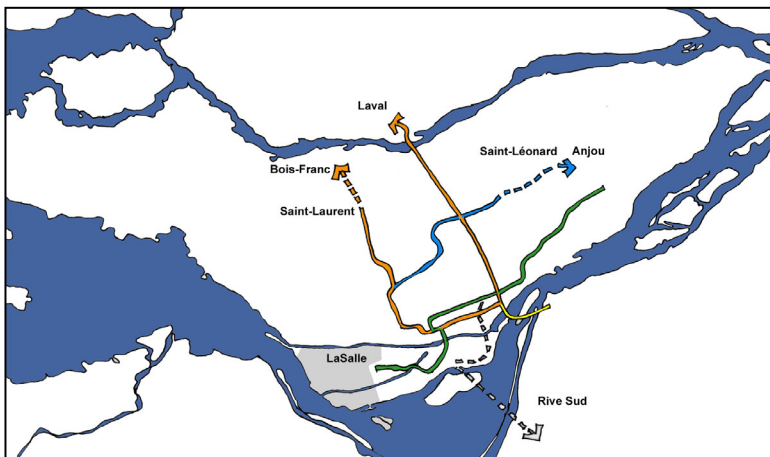
Le Plan d'urbanisme prévoit la mise en place d'un réseau de transport collectif efficace et bien intégré au tissu urbain. Vers la rive sud, un lien de système léger sur rail est actuellement à l'étude. Vers l'est, le Plan préconise le prolongement de la ligne bleue du métro à partir de la station Saint-Michel. Cette ligne desservirait les arrondissements de Saint-Léonard et d'Anjou dont la taille de la population s'apparente à celle de LaSalle. Vers la rive nord, le chantier de la ligne orange, qui traverse la rivière des Prairies à partir de la station Henri-Bourassa, est maintenant entamé. Aussi vers le nord, le prolongement de la ligne orange est prévu afin de relier la station Côte-Vertu à la gare de trains de banlieue Bois-Franc dans l'arrondissement de Saint-Laurent, dont la taille de la population se compare également à celle de LaSalle.

La carte 2.2.1 montre la très grande disparité entre les réseaux de transport collectif de l'est et de l'ouest de Montréal. Le réseau actuel du métro ne se poursuit pas à l'ouest de l'autoroute Décarie. Un seul nouveau lien de transport collectif vers l'ouest est prévu au Plan. Il s'agit d'une liaison entre le Centre et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Ce lien longe la frange nord de l'arrondissement sans s'y arrêter. Il est étonnant que le prolongement de la ligne de métro verte vers l'ouest ne soit pas planifié. Le bassin de population des arrondissements de LaSalle, de Lachine et de Dorval est important et la station Angrignon est jumelée à un terminus d'autobus fort achalandé.

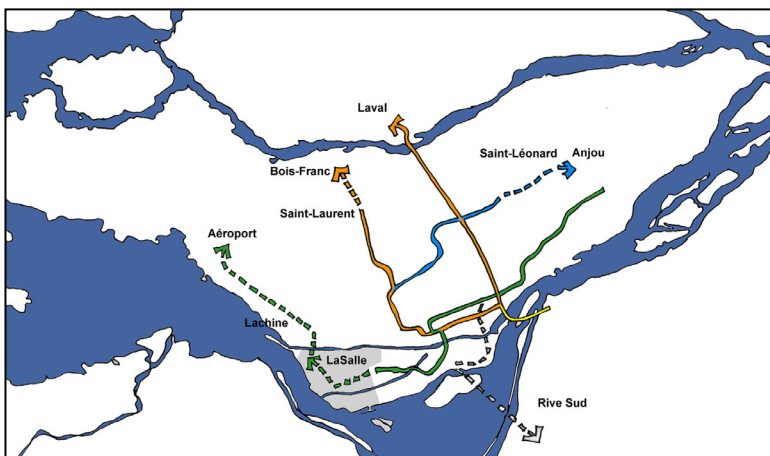
L'arrondissement souhaiterait que la ligne de métro à LaSalle soit inscrite sur la carte 2.2.1 du Plan d'urbanisme en tant que ligne à l'étude. Cette ligne relierait la station Angrignon à la gare LaSalle et aurait le potentiel de se prolonger vers l'arrondissement de Lachine et vers l'aéroport.



Réseau actuel du métro montréalais



Prolongement du réseau prévu par le Plan



Prolongement proposé par LaSalle

Transport routier

Le Plan d'urbanisme propose des liens routiers efficaces et montre une volonté d'améliorer l'accès aux différents arrondissements de Montréal. Il présente une série d'interventions projetées dont le réaménagement de l'échangeur Turcot et un lien plus direct reliant l'arrondissement de Lachine à l'autoroute 20. L'arrondissement de LaSalle est difficile d'accès à cause de sa situation géographique et hydrographique. Seulement trois liens métropolitains existent et deux d'entre eux sont problématiques, soit le viaduc Angrignon et l'accès vers la 138, à partir de la rue Airlie. Puisque le secteur Angrignon est un pôle d'intérêt pan-montréalais, le viaduc Angrignon devrait faire partie des carrefours à réaménager identifiés au Plan. De plus, un lien vers l'autoroute 138 nord depuis le carrefour Airlie / Newman devrait aussi paraître comme projet dans le Plan d'urbanisme. En ce moment, seuls les déplacements vers la rive sud sont possibles. Ce nouveau lien permettrait des déplacements vers Montréal.

Réseau cyclable

L'arrondissement appuie les propositions concernant le réseau cyclable montréalais. Dans son chapitre d'arrondissement, LaSalle a prévu d'élaborer un plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau cyclable afin d'améliorer son réseau existant.

2.3 Un Centre prestigieux, convivial et habité

L'arrondissement est favorable à toutes les mesures visant à valoriser le Centre et en faire un lieu habité.

2.4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le Plan d'urbanisme prévoit des secteurs d'emplois diversifiés et des interventions structurantes sur le réseau routier afin de mieux les desservir. Le lien vers la 138 nord à partir de la rue Airlie est important car il relierait le parc industriel autour de l'usine Labatt à l'autoroute 20 sans passer par la rue Clément.

L'arrondissement appuie la consolidation des pôles d'emplois institutionnels et en particulier celui du Cégep André-Laurendeau. Cette consolidation pourrait d'ailleurs se faire en lien avec l'usine Charles-J.-Desbaillets et la mise en valeur du canal de l'Aqueduc. Notons que la desserte en transport collectif du Cégep est actuellement déficiente. Un lien direct en transport collectif est un important facteur de choix pour la population étudiante. Le prolongement de la ligne verte du métro vers l'ouest permettrait de desservir adéquatement cette institution.

2.5 Un **paysage urbain** et une **architecture** de qualité

Les canaux

Le Plan d'urbanisme prône la mise en valeur des cours d'eau et du caractère insulaire de l'île de Montréal. Le fleuve, les rivières, les canaux sont des éléments qui confèrent une qualité particulière au paysage urbain de Montréal. Le Plan d'urbanisme ne met cependant pas en relief l'importance du canal de l'Aqueduc, creusé en 1856, et qui a longtemps alimenté les montréalais en eau potable. L'arrondissement a pourtant identifié le corridor du canal comme secteur de planification détaillée local où des efforts devront être entrepris afin de restructurer ses abords et améliorer son accessibilité visuelle et physique. Des travaux et des investissements similaires à ceux consentis pour le canal de Lachine devraient être prévus pour le canal de l'Aqueduc.

Le parc des Rapides

Selon l'orientation du Plan d'urbanisme, les parcours riverains sont des éléments importants à mettre en valeur. LaSalle possède un ensemble de parcs riverains dont le parc des Rapides qu'elle a contribué à aménager afin de rendre le parc accessible à l'ensemble des montréalais. Elle entend y installer des infrastructures d'accueil et développer son potentiel récréo-touristique en respectant les qualités environnementales uniques de ce site exceptionnel.

Politique de l'arbre

En accord avec le Plan d'urbanisme, LaSalle souhaite rehausser la qualité de son cadre végétal et paysager. L'arrondissement entend donner priorité, notamment, à la réduction de la largeur de ses rues et à la plantation massive d'arbres d'alignement.

Aménagement du domaine public

L'arrondissement adhère aux principes d'aménagement du domaine public de qualité énoncés au Plan d'urbanisme. LaSalle entend porter une attention particulière à l'aménagement de ses portes d'entrée et de ses emprises publiques. La plupart de ses chaussées sont de largeur excessive, ses trottoirs sont étroits, ses rues ont peu de cadre végétal et les bretelles de virage à droite sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes.

L'arrondissement est conscient du rôle des corridors de transport collectif dans le potentiel d'attraction et d'animation urbaine du boulevard Newman. Il vise une planification intégrée de la voie réservée, des aménagements de l'emprise générale du boulevard et la structuration d'un cadre bâti définissant clairement l'espace public. L'arrondissement désire également aménager des parcours cyclables et piétonniers permettant de rejoindre aisément le parc Angrignon, notamment par la voie de l'ancienne emprise ferroviaire.

2.6 Un **patrimoine** bâti, archéologique et naturel valorisé

Le Plan d'urbanisme, qui vise la protection des ensembles architecturaux d'intérêt et le contrôle de la qualité architecturale, a déterminé des ensembles de valeur patrimoniale à LaSalle. Dans son chapitre d'arrondissement, LaSalle a prévu mettre en place des mesures de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de sauvegarder le quartier des Highlands défini comme secteur de valeur exceptionnelle au Plan d'urbanisme. Le chapitre a aussi ciblé la rue Saint-Patrick afin de mieux contrôler la qualité des interventions architecturales le long de cette voie qui borde le parc national et historique du canal de Lachine.

2.7 Un environnement sain

Le Plan d'urbanisme prévoit la réhabilitation, en priorité, des secteurs à transformer situés à proximité de métros ou de gares de train de banlieue. Les trois sites à transformer à LaSalle correspondent à cette situation particulière et compte tenu du passé fortement industriel de LaSalle, ces sites ont des problèmes de contamination. La transformation de ces secteurs repose sur une aide financière provenant des diverses agences gouvernementales afin de réhabiliter ces sites. De plus, il existe dans ces secteurs ciblés des usines polluantes à relocaliser avant d'entamer le redéveloppement résidentiel. LaSalle doit bénéficier d'un programme d'aide pour le déménagement d'entreprises nuisibles afin d'exploiter ces sites stratégiques à l'échelle métropolitaine.

LaSalle est favorable aux mesures d'atténuation du bruit le long de l'autoroute 138. Il faudra choisir les mesures appropriées afin d'attribuer une image de qualité à cette entrée de ville.

Chapitre 3 : LA MISE EN OEUVRE DU PLAN D'URBANISME

Ce chapitre porte sur les paramètres réglementaires auxquels se conformera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et aux limites de densité de construction. Il porte sur la stratégie municipale d'investissements relative aux immobilisations et aux programmes ainsi que sur les partenaires de la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme.

Les paramètres réglementaires

L'arrondissement est d'accord avec les propositions d'organisation présentées pour l'établissement des paramètres réglementaires. Un seul commentaire général est de mise. Le choix d'affectation du sol et de densité de construction s'appuie sur le parti d'aménagement et sur les principes qui en découlent, notamment l'item : *Intensifier le développement autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue en vue de favoriser une utilisation accrue du transport collectif.*

À LaSalle, la densification des secteurs à construire à proximité du métro Angrignon est en cours. Il est aussi prévu, à long terme, de développer à plus grande densité, un secteur situé autour de la gare de banlieue LaSalle, préalablement déplacée vers le nord. Il est à noter que le prolongement de la ligne de métro jusqu'à la gare, comme le souhaite l'arrondissement, viendrait consolider ce nouveau pôle d'activités et permettrait la densification des terrains à construire adjacents aux nouvelles stations sur le trajet.

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

Les infrastructures de transport sont parmi les projets importants d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme. La Ville de Montréal entend collaborer avec le gouvernement du Québec à la définition des priorités, en fonction des orientations gouvernementales et du Plan d'urbanisme. Il est donc nécessaire et primordial que ce dernier souligne comme priorité le prolongement de la ligne de métro Angrignon vers l'ouest de LaSalle et Lachine. Il note à titre d'exemple d'investissements à mettre de l'avant, le prolongement de la ligne orange du métro jusqu'à la gare de Bois-Franc et le prolongement de la ligne bleue dans l'arrondissement d'Anjou. Le prolongement de la ligne Angrignon serait tout aussi structurante quant à l'organisation spatiale et à l'intensification des activités urbaines et quant à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif.

Un des programmes municipaux offre une aide financière favorisant l'intensification des activités urbaines aux abords des certaines stations de métro et de gares. Ce programme traduit la volonté de la Ville de soutenir une urbanisation qui favorise l'utilisation du transport collectif. Dans le Plan d'urbanisme, la gare LaSalle est ciblée comme site à réaménager et les secteurs au pourtour de la gare sont sujets à un développement assez dense. Les retombées de l'aide financière liée à l'accroissement de l'utilisation de cette gare seraient multipliées si le métro s'y rendait. De plus, l'implantation de nouvelles stations de métro, entre la station Angrignon et la gare augmenterait sa fréquentation puisqu'elle serait alors intermodale, comme à Bois-Franc.

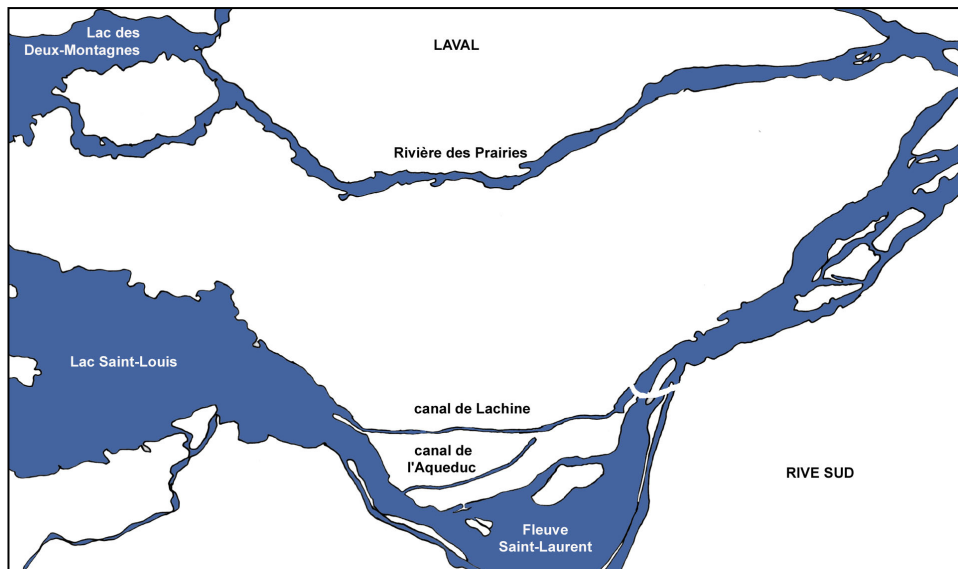
Un autre programme municipal important est celui visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles devraient être attribuées aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.

Les partenaires de la mise en oeuvre

LaSalle souhaite que la Ville invite ses partenaires publics et parapublics à mettre en oeuvre la prolongation du métro sur son territoire.

Chapitre 4 : LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

Le Plan d'urbanisme compte 24 secteurs de planification détaillée pan-montréalais. L'arrondissement veut que le canal de l'Aqueduc, présent dans les arrondissements de LaSalle, de Verdun et du Sud-Ouest, soit reconnu comme secteur de planification au même titre que le secteur du canal de Lachine. Compte tenu que le canal établit un lien inter-arrondissement, pourquoi ne pas en faire un secteur de planification pan-montréalais? Ceci permettrait d'éviter de tourner le dos à cette voie d'eau et d'améliorer la qualité du paysage bâti le long du canal et de le rendre plus accessible visuellement et physiquement. À LaSalle, le canal de l'Aqueduc figure d'ailleurs comme l'un de ses secteurs de planification détaillée locale.



Ce plan montre le canal de l'Aqueduc et les autres principales composantes hydrographiques de l'île de Montréal

L'arrondissement a étudié en particulier les fiches relatives à la planification détaillée du secteur Angrignon qui se situe sur son territoire. Il a aussi regardé les fiches des secteurs qui se trouvent à proximité et dont le développement pourrait avoir un impact à LaSalle. Voici les commentaires par rapport à chacun des ces secteurs :

Secteur 4.3 Angrignon

L'arrondissement est en accord avec les orientations générales et les balises d'aménagement établies pour ce site. Il serait cependant souhaitable de préciser la balise numéro 3 et d'ajouter une septième balise.

Balise numéro 3 : Le texte expliquant la problématique du secteur, stipule que la Ville envisage la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif vers les arrondissements de LaSalle et de Lachine à partir de la station Angrignon dans l'emprise ferroviaire du CP. La balise numéro 3 se lit comme suit : Assurer l'intégration urbaine de l'éventuel corridor (...) de même que son arrimage avec la station de métro Angrignon. L'axe de l'emprise pourrait être utilisé par une ligne de transport collectif en autant que cette ligne ne reproduise pas la barrière physique que formait l'ancien chemin de fer à LaSalle.

Balise numéro 7 : Cette balise pourrait se lire comme ceci : Améliorer l'accès au secteur depuis le viaduc Angrignon puisque ce dernier le relie à l'autoroute 20, à l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et à la cour de triage ferroviaire Turcot qui sera éventuellement développée.

Secteur 4.8 Canal de Lachine

L'arrondissement est tout à fait d'accord avec les orientations générales mises de l'avant ainsi qu'avec les balises d'aménagement proposées pour l'ensemble du corridor du canal.

Secteur 4.8.2 Lachine Est

Les aires résidentielles de LaSalle qui bordent le canal profiteront grandement de la requalification des terrains industriels qui bordent le canal du côté de Lachine. La seule balise d'aménagement qui suscite une interrogation pour LaSalle est la balise numéro 11 qui préconise un *lien de transport collectif* entre Lachine et le Vieux-Port en longeant le canal. Il n'est pas précisé si ce lien est strictement de type touristique. S'il est de type touristique, LaSalle aurait intérêt à aménager des liens entre le canal et les attraits historiques de l'arrondissement (l'avenue Stirling des Highlands vers le moulin Fleming et le fleuve, le pont Gauron vers le canal de l'Aqueduc, la rue Senkus vers le parc Angrignon). S'il est de type rapide, les résidents de LaSalle seraient défavorisés car le trajet, localisé à l'extérieur de l'arrondissement, longe le secteur industriel sans qu'aucun lien ne soit prévu avec LaSalle.

Secteur 4.24 Sites Glen et Turcot

Une des orientations générales du développement du site Turcot est de *désenclaver le site afin de permettre une mise en valeur optimale*. Dans cette optique, la balise d'aménagement numéro 2 propose d'*analyser la possibilité de déplacer, vers la falaise, les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières (...) sinon, réorganiser ou modifier les principales intersections et envisager le prolongement de la rue Irwin vers le site (...)*. L'ajout et l'amélioration des liens vers ce site, qu'il s'agisse du boulevard Angrignon ou de la rue Irwin, aurait des impacts importants sur le développement économique de LaSalle puisqu'il faciliterait l'accès des secteurs au nord du canal de Lachine au pôle commercial Angrignon. Des liens entre le côté sud du canal de Lachine et la cour Turcot permettraient de relier les deux rives assurant une meilleure cohésion du tissu urbain. Ces interventions auront un impact positif pour la viabilité des terrains industriels.

Dans la description de la problématique des sites Glen et Turcot, il est noté que le site Glen est avantagé par la proximité de la station de métro Vendôme. Il serait avantageux pour le développement du site Turcot, que ce dernier soit relié à la ligne de métro Angrignon prolongée qui desservirait à la fois les arrondissements à l'est (Verdun, Sud-Ouest) et ceux situés plus à l'ouest (LaSalle, Lachine et Dorval).

PARTIE II LES DOCUMENTS D'ARRONDISSEMENTS

Les orientations pan-montréalaises

La synthèse des orientations pan-montréalaises de chacun des 27 arrondissements est présentée sous forme de cartes annotées. En général, les orientations stipulées pour LaSalle correspondent à celles établies par l'arrondissement. Cependant, les changements suivants sont souhaités et proposés :

- Ajouter le canal de l'Aqueduc à la rubrique PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE : Mise en valeur du parcours riverain. Il n'est pas clair sur cette carte si le canal de l'Aqueduc est inclus ou non dans la rubrique PATRIMOINE NATUREL : mise en valeur des berges, des îles (...). Puisque le canal est une infrastructure construite et non une entité naturelle, et que la qualité de son environnement dépend beaucoup de celle de son cadre bâti, il serait opportun d'inclure sa mise en valeur dans la rubrique PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE. L'orientation serait l'amélioration de la qualité du paysage bâti et de l'accessibilité visuelle et physique.
- Ajouter le secteur compris entre le boulevard Shevchenko, la rue Jean-Brillon, la rue Hébert et la rue Jean-Chevalier, situé au nord de l'emprise ferroviaire et actuellement occupé par des entrepôts, à la rubrique QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE : Secteurs propice à un développement résidentiel.
- Enlever le centre hospitalier LaSalle des secteurs faisant partie de la rubrique PATRIMOINE BÂTI : protection et mise en valeur indiqué en beige sur le plan, car l'hôpital est une construction récente.
- Dans cette même rubrique figure le secteur à l'embouchure du canal de l'Aqueduc. Le secteur comprend en effet un pavillon historique de l'Aqueduc de Montréal mais la morphologie de son site a fortement changé depuis la démolition du pont qui permettait au boulevard LaSalle de chevaucher le canal. Le lien visuel entre le pavillon, le canal et le fleuve n'existe plus. L'orientation d'aménagement de ce site devrait prévoir une intervention de restauration et de mise en valeur plutôt que de protection de mise en valeur.
- Ajouter l'orientation TRANSPORT COLLECTIF : prolongement de la ligne de métro, à l'emplacement du métro Angrignon. La seule orientation de transport collectif inscrite sur la carte porte sur le réaménagement proposé de la gare LaSalle. Puisque le transport en commun est un enjeu très important à LaSalle, l'arrondissement souhaite que la ligne de métro se prolonge au moins jusqu'à la gare.

Certaines des orientations pan-montréalaises des autres arrondissements pourraient avoir des impacts sur les orientations de LaSalle. Voici les commentaires portant sur ces orientations :

- Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, on préconise la mise en valeur du parcours riverain le long du canal de Lachine dans la rubrique PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE. À Verdun, on préconise la mise en valeur du parcours riverain du fleuve. Ces orientations sont en accord avec celles de LaSalle. Le canal de l'Aqueduc traverse ces deux arrondissements. Compte tenu que l'arrondissement de LaSalle tient à mettre en valeur le corridor du canal de l'Aqueduc, il serait cohérent de le valoriser sur l'ensemble de son parcours dans ces trois arrondissements.
- Le secteur de l'arrondissement du Sud-Ouest, situé entre le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques est identifié SECTEUR INDUSTRIEL : développement d'un nouveau secteur d'emplois. Le développement futur de ce très grand territoire risque d'avoir des impacts économiques positifs pour LaSalle. Cependant, le viaduc Angrignon, qui permet d'accéder à ce site en chevauchant le canal, les voies ferrées et l'autoroute 20, est déjà surchargé. Il serait nécessaire d'ajouter la rubrique et l'orientation suivantes à la carte de cet arrondissement : RÉSEAU ROUTIER : amélioration des liens nord/sud au niveau du viaduc Angrignon.
- Sur la carte de l'arrondissement Ville-Marie, une orientation particulière est notée : Lien proposé Centre / Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. La nature et le trajet du lien restent à définir mais l'arrondissement veut participer aux discussions de la planification et aux travaux puisque le trajet devrait traverser ou s'approcher de l'arrondissement.

Des commentaires concernant le plan d'affectation du sol et la densité de construction à LaSalle seront communiquées ultérieurement à la Division des politiques et du Plan d'urbanisme. L'arrondissement compte également amener des précisions concernant le plan des parcs et espaces verts de LaSalle et la liste du patrimoine bâti.

CONCLUSION

L'arrondissement de LaSalle adhère pleinement aux sept orientations du nouveau Plan d'urbanisme de Montréal. Il est d'accord de souscrire aux principes du développement durable et de miser sur la qualité de l'environnement urbain.

Dans ce mémoire, LaSalle propose quelques modifications mineures au contenu du Plan d'urbanisme et deux modifications plus significatives. D'une part, ce mémoire démontre les raisons pour lesquelles l'arrondissement de LaSalle souhaite que le prolongement potentiel de la ligne verte vers l'ouest soit inscrit au plan des réseaux de transport collectif. D'autre part, il explique que le canal de l'Aqueduc devrait être ajouté en tant que secteur de planification détaillée pan-montréalais au même titre que le canal de Lachine.