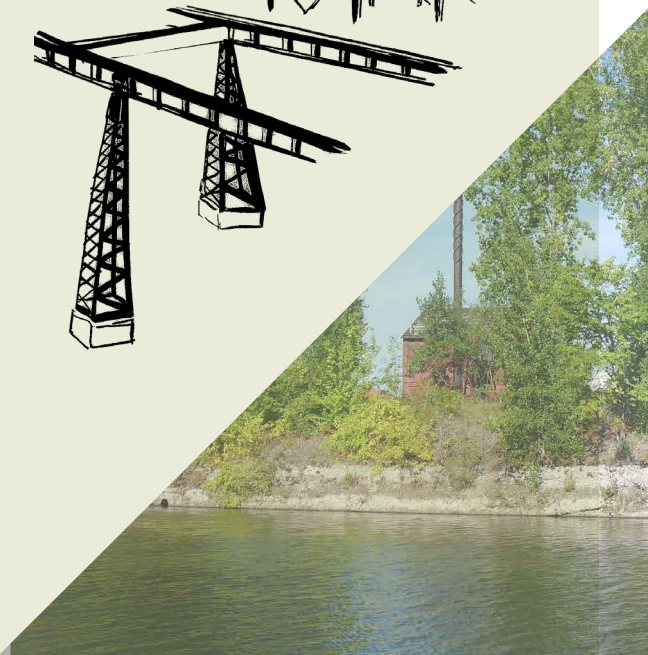


L'écoquartier Lachine-Est

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



septembre 2021





*« Passeront les saisons, passeront les années
Et passera le temps mais moi je resterai
Car mon âme est soudée à ces poutres d'acier,
mon âme est soudée à ces poutres d'acier »*

Tex Lecor

Contenu

1

Mot des élues vi

Le contexte 1

- 1.1 Introduction 2
- 1.2 L'approche écoquartier 4
- 1.3 La démarche collaborative et participative 6
- 1.4 Les documents stratégiques en vigueur 8

2

Le territoire 11

- 2.1 Un secteur à transformer et à révéler 12
- 2.2 Une histoire riche et porteuse 14
- 2.3 Des infrastructures à adapter 18
- 2.4 Un environnement à réhabiliter 20
- 2.5 Des activités à renouveler 22
- 2.6 Une mobilité à déployer 24

3

La vision d'aménagement 29

- 3.1 L'énoncé de vision d'aménagement 31
- 3.2 Les orientations d'aménagement 32
- 3.3 Le plan d'ensemble concerté 38
 - 3.3.1 La mise en scène du patrimoine 42
 - 3.3.2 La trame verte et bleue 44
 - 3.3.3 Une gestion résiliente de l'eau 46
 - 3.3.4 Une mobilité étendue et équilibrée 48
 - 3.3.5 Une offre résidentielle et des usages diversifiés 50
 - 3.3.6 Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever 52

4

Les interventions détaillées 57

- 4.1 Les principes généraux d'aménagement 59
 - 4.1.1 Les voies de mobilité 59
 - 4.1.2 L'aménagement des terrains 61
 - 4.1.3 Le patrimoine et l'architecture 63
- 4.2 Les marqueurs structurants 68
 - 4.2.1 Le boulevard Saint-Joseph 71
 - 4.2.2 La rue Victoria 73
 - 4.2.3 La rue Notre-Dame 74
 - 4.2.4 Le Corridor boisé 75
 - 4.2.5 La promenade des Sulpiciens 76
 - 4.2.6 La promenade du canal de Lachine 77
 - 4.2.7 Le pôle civique 79
 - 4.2.8 L'espace central du parc des Ponts roulants et de la place de Antennes 81

4

4.3 Les aires d'ambiance	82
4.3.1 Le seuil Sud-Ouest	85
4.3.2 La Dominion Bridge Ouest	87
4.3.3 La Dominion Bridge Est	89
4.3.4 La Cintube	91
4.3.5 La Stelfil	93
4.3.6 La Allis-Chalmers	95
4.3.7 Les noyaux villageois	97
4.3.8 Le seuil Nord-Est	99

5

La mise en œuvre	101
5.1 Les modifications au Plan d'urbanisme	103
5.1.1 Les affectations du sol	103
5.1.2 Les densités de construction	104
5.2 Les modifications aux règlements d'urbanisme	106
5.2.1 Les hauteurs, les COS et les taux d'implantation	106
5.2.2 Les emprises de voies de mobilité	107
5.2.3 Les groupes d'usages	108
5.2.4 Les marges de recul	110
5.2.5 Le verdissement et la gestion de l'eau	111
5.2.6 Le stationnement	112
5.2.7 Les PIIA	113
5.3 Vers la réalisation de l'écoquartier	114
5.3.1 Les énoncés d'intérêt patrimonial	114
5.3.2 Les interventions prioritaires	115
5.3.3 Les investissements municipaux	116
5.3.4 Les accords de développement et autres ententes	116
5.3.5 Les innovations techniques	117
5.4 Le plan d'action	118
5.4.1 Les actions contribuant à la mise en œuvre de l'écoquartier	119
5.4.2 La mise en œuvre après l'adoption du PPU	121

A

Annexes	Ai
A1 Lexique	Aii
A2 Les voies axées sur le transport actif	Aiv
A3 Les caractéristiques patrimoniales par ensemble bâti	Avi
A4 Les grandes étapes d'un énoncé d'intérêt patrimonial	Ax
A5 Le plan directeur de gestion de l'eau	Axi
A6 Liste des titres iconographiques	Axiv

Mot des élues

Le cœur ouvrier de Lachine a longtemps été ici. Pendant plus d'un siècle, les grandes industries de ce quartier ont contribué à bâtir notre pays et c'est autour d'elles que Lachine a grandi. Vers la fin du siècle dernier, ces grandes usines se sont peu à peu éteintes, les grands chantiers sont devenus des friches et aujourd'hui, nous sommes appelé.e.s à nous réapproprier ces lieux et à les réinventer.

Dans un esprit d'ouverture et de collaboration, nous avons mis en place Les Ateliers Lachine-Est, un espace de collaboration inédit, sous la coordination de Concert'Action Lachine, qui a permis de rejoindre et de réunir citoyen.ne.s lachinois.es, groupes communautaires, promoteur.rice.s et chercheur.euse.s universitaires. Ensemble, ces personnes ont travaillé avec les services municipaux pour définir les orientations du projet afin que Lachine-Est retrouve sa place dans notre communauté.

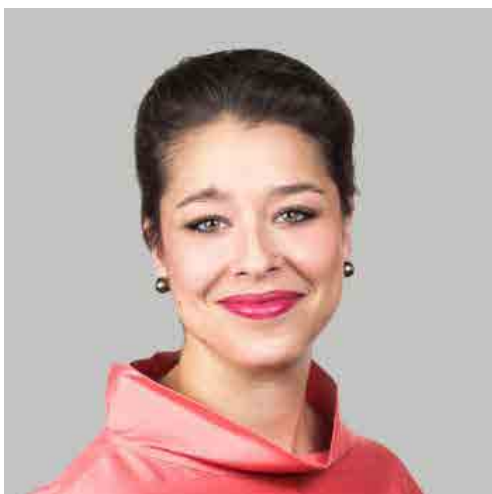
Grâce à cette collaboration continue, nous allons parvenir à mettre en valeur la mémoire de ces lieux et à accueillir une nouvelle population dans un environnement bien planifié. Ce milieu de vie sera à échelle humaine, convivial, inclusif et connecté au quartier existant. Nous y avons prévu de nouveaux parcs, un centre sportif et communautaire, une école, des zones commerciales et d'emploi ainsi qu'une offre de transport en commun digne du 21^e siècle. Ce nouveau quartier profitera à l'ensemble de la population lachinoise.

Voici donc une vision ambitieuse pour l'avenir de Lachine. Cette vision, nous l'avons bâtie ensemble. Je remercie toutes les personnes qui ont participé à la rendre possible et toutes celles qui participeront à la construire.



Maja Vodanovic

Mairesse de l'arrondissement de Lachine



Sophie Mauzerolle

Conseillère de la Ville

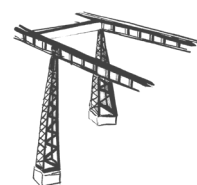
*Responsable de l'urbanisme, de la
mobilité et de l'Office de consultation
publique de Montréal*

Depuis les débuts de son développement urbain, Lachine est porté par l'innovation. Si au 19^e siècle, celle-ci s'est traduite par la construction du canal de Lachine et du premier chemin de fer à Montréal qui ont forgé son urbanisation et son industrialisation; aujourd'hui, l'innovation se reflète à travers le programme particulier d'urbanisme (PPU) Lachine-Est qui prend appui sur le patrimoine et l'histoire remarquable de Lachine-Est tout en traduisant les valeurs contemporaines de transition écologique et de participation citoyenne.

Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est est un exemple probant de notre capacité à traduire le Plan climat et le Projet de ville en gestes concrets au bénéfice des générations actuelles et de celles à venir. Il propose une vision et des réponses originales aux enjeux auxquels notre société se voit aujourd'hui confrontée, notamment en matière de mobilité, de lutte et d'adaptation aux changements climatiques et d'inclusion.

Le PPU est surtout l'illustration de ce que nous sommes en mesure d'accomplir en adoptant une approche de planification qui mise sur l'implication et la collaboration de la société civile et de l'ensemble des parties prenantes. Il est le fruit d'une gouvernance partagée avec les actrices et acteurs du milieu dont il tire sa force et qui présage un partenariat inédit pour sa mise en œuvre.

Je tiens à remercier personnellement toutes les personnes qui ont participé, de près ou de loin, à cette démarche et les invite à poursuivre leur implication au-delà de l'adoption du PPU afin que la vision que nous avons élaborée ensemble puisse se concrétiser, et même se bonifier, dans les années à venir.





Vue aérienne des ponts roulants de la Dominion Bridge en direction du Vieux-Lachine



1

Le contexte

*Une approche innovante
et concertée*

1.1

Introduction

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) traduit la volonté d'assurer la transformation de la vaste friche industrielle que constitue le secteur Lachine-Est en écoquartier. Il précise ainsi les intentions de la Ville présentées à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2019, en ce qui a trait à son devenir et établit un cadre général guidant la prise de décision pour tout ce qui le concerne.

Le PPU contribue au Plan stratégique Montréal 2030 qui énonce, à l'échelle de la Ville, les objectifs de l'Agenda 2030 de l'Organisation des Nations Unies en matière de développement durable pour répondre aux défis de la lutte contre les changements climatiques, de préservation de la biodiversité et de résilience urbaine. Ainsi, la transformation de Lachine-Est intègre les objectifs en matière de transition écologique, de solidarité, d'équité et d'inclusion, de démocratie et de participation ainsi que d'innovation et de créativité.

En termes d'aménagement et d'urbanisme, la transformation de Lachine-Est vise la création d'un quartier axé sur les mobilités douces et sur le transport collectif, intégrant des infrastructures vertes ainsi qu'une diversité d'activités et d'habitats, résilient et conçu pour faire face aux impacts des changements climatiques. Cette transformation s'appuie sur une riche histoire et sur un patrimoine colossal composé, notamment, de complexes industriels dont les réalisations remarquables ont contribué à l'unification et à l'édification du pays.

Lachine-Est fut, par sa situation, un lieu d'échanges depuis des millénaires, un point de rencontre entre diverses communautés, un haut lieu de l'industrialisation du pays et un creuset pour le développement de l'ingénierie. Ses complexes industriels ont fait preuve d'une capacité d'adaptation, d'une efficacité, d'une ingéniosité et d'une intégration de leurs activités peu communes dont on peut certainement s'inspirer pour l'avenir.

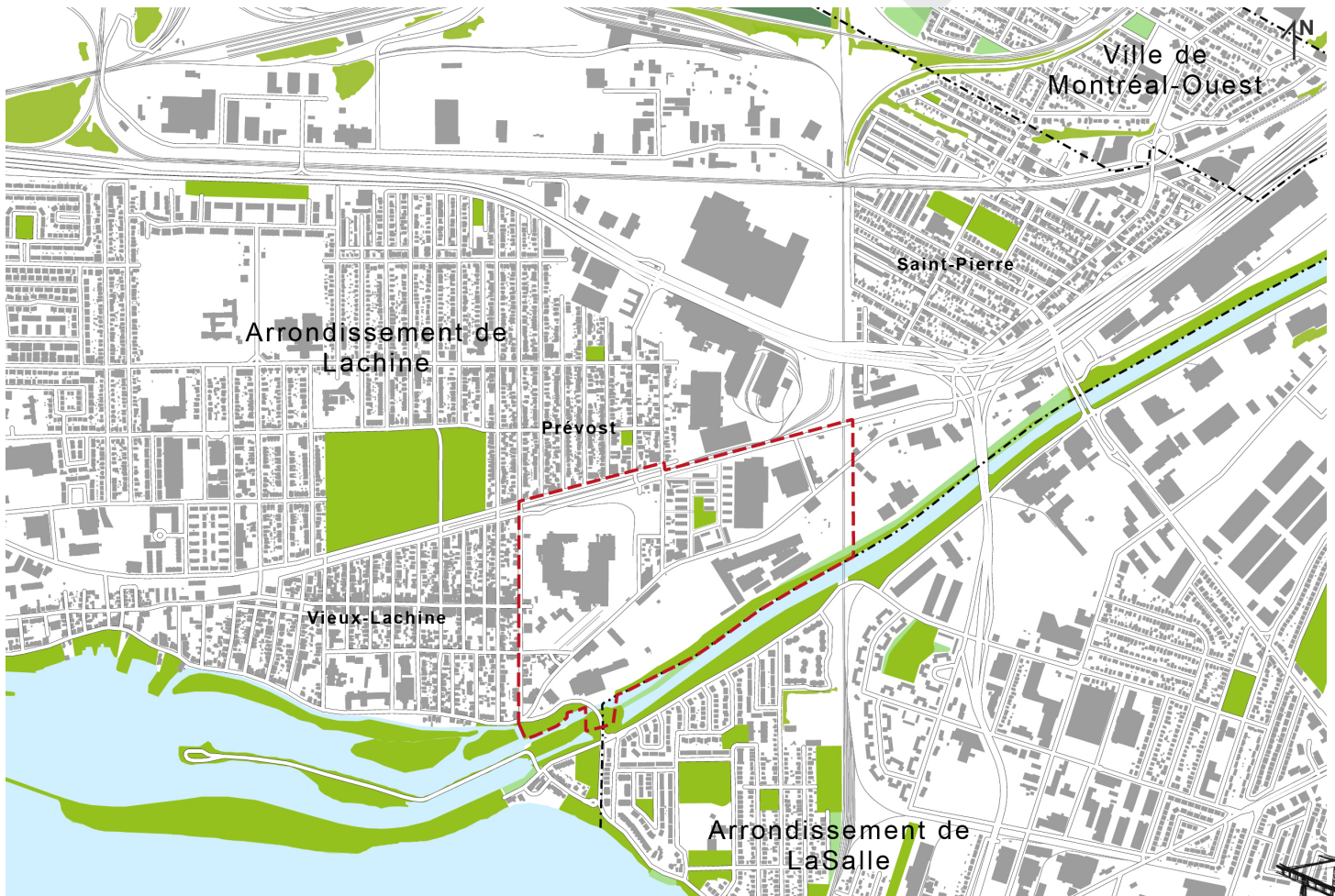
Qu'est-ce qu'un PPU?

Un PPU est un document qui établit une vision et des intentions d'aménagement pour un secteur spécifique du territoire qui présente des problématiques ou un potentiel particulier, que ce soit, par exemple, en raison de l'existence de bâtiments ou de terrains à requalifier ou de l'impact envisagé d'un grand projet d'infrastructure.

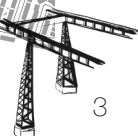
Le PPU décrit également les mécanismes pour atteindre la vision et les intentions d'aménagement. Il comporte un programme d'intervention et précise, notamment, les règles de zonage et de construction ainsi qu'une vision de la nature, de l'emplacement et du type des équipements collectifs et des infrastructures nécessaires à la mise en valeur du secteur visé. Le PPU fait partie intégrante du Plan d'urbanisme et sa portée est encadrée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).



La position de Lachine-Est dans la ville



Le territoire de Lachine-Est et les quartiers adjacents



1.2

L'approche écoquartier

La Charte montréalaise des écoquartiers

Le plan Montréal 2030 et le Plan climat 2020-2030 visent à faire de Montréal une ville résiliente, engagée dans la transition écologique, solidaire, inclusive et participative. En complément à ces plans stratégiques, la Ville élabore une charte des écoquartiers qui s'appliquera à la planification des secteurs à transformer et à la mise en œuvre de cette transformation.

Cette charte constituera un outil additionnel pour la réalisation de quartiers durables. Elle permettra d'aborder avec une approche nouvelle des enjeux auxquels les instruments traditionnels d'urbanisme n'apportent qu'une réponse partielle. L'élaboration de la Charte s'inspire d'approches existantes, notamment en France, dont elle partage l'esprit tout en visant la création d'une formule adaptée au contexte montréalais.

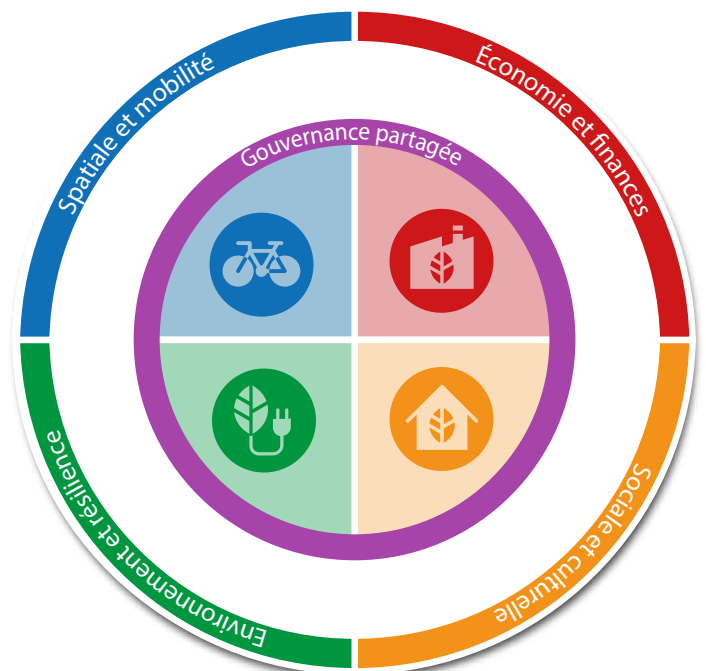
À ce jour, la Ville a procédé à l'étude de projets d'écoquartiers au Québec et à l'étranger et a mis sur pied des groupes de travail intégrant des professionnel.le.s de divers services municipaux afin d'explorer des solutions pour répondre à une diversité d'enjeux. Des expertises externes ont également été mises à contribution pour documenter certains enjeux spécifiques, tels que la gestion de l'eau, la géothermie et la gestion des déchets.

La Charte vise à assurer et à officialiser l'implication de tou.te.s les acteur.rice.s concerné.e.s (tables de quartiers, OBNL, promoteur.rice.s, résident.e.s, partenaires des secteurs publics et institutionnels, chercheur.euse.s universitaires, entreprises, services corporatifs, arrondissements, etc.) et à les mobiliser autour d'objectifs partagés pour la réalisation des écoquartiers. Elle sera présentée dans le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050).

Le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050)

Habituellement distincts, le PU et le Plan de mobilité de la Ville de Montréal seront pour une première fois intégrés dans un seul et même document, soit le PUM 2050, dont l'adoption est prévue en 2023.

Le Projet de ville, adopté en juin 2021, établit déjà une vision et une feuille de route pour repenser les quartiers, revoir les manières de se déplacer et offrir à la population une meilleure qualité de vie, des milieux plus verts et inclusifs ainsi que des services de proximité mieux adaptés. Il trace la voie pour une transition que le PUM 2050 viendra appuyer.



Les cinq dimensions d'intervention de la Charte montréalaise des écoquartiers



Les laboratoires écoquartier

L'élaboration et la mise en œuvre de la Charte montréalaise des écoquartiers accordent une grande place à l'expérimentation, que ce soit par la réalisation des projets pilotes ou par la planification de secteurs à transformer. Lachine-Est fait ainsi partie des « secteurs laboratoires » ciblés dans le cadre de cette démarche.

Cette désignation s'est traduite par la mise en place d'un mode de gouvernance original, soit la création d'un bureau de projet partagé, assurant une participation et une implication accrues de la société civile et des propriétaires de terrains dans la démarche de planification. D'autres axes d'innovation ont été explorés, notamment en matière d'infrastructures vertes, de même que diverses approches et technologies permettant de mieux gérer les ressources.

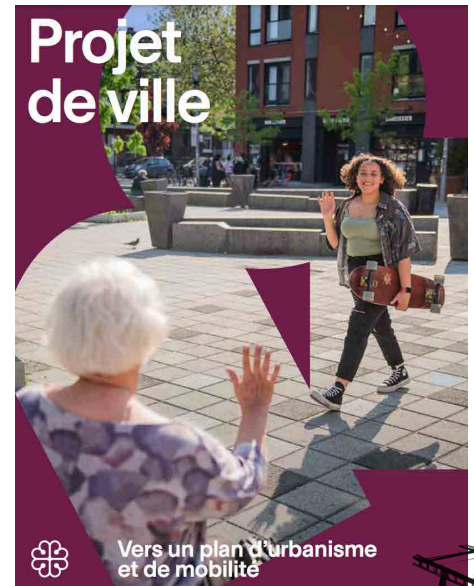
La démarche de planification a également fait l'objet d'un suivi par une équipe multidisciplinaire de chercheur.euse.s universitaires afin de documenter la prise en compte des changements climatiques dans les processus d'élaboration et de mise en forme des projets urbains à Montréal et de proposer des pistes pour, notamment, accroître la capacité d'action des acteur.rice.s impliqué.e.s.



Page couverture du plan Montréal 2030



Page couverture du Plan climat 2020-2030



Page couverture du Projet de ville préalable au PUM



1.3

La démarche collaborative et participative

L'avenir de Lachine-Est intéresse fortement la société civile et a fait l'objet de plusieurs exercices de consultation et d'idéation à l'échelle locale depuis 2014. Consciente de la force que représente cette mobilisation, la Ville a mandaté en 2018 l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour la tenue d'une consultation en amont de la planification sur les principes de mise en valeur du secteur. Dans l'esprit de collaboration et de participation qui caractérisent une approche écoquartier telle qu'elle la conçoit, la Ville donnait suite à une recommandation du rapport de consultation de l'OCPM concernant la gouvernance du projet avec la création, en mars 2020, du Bureau de projet partagé.

Le Bureau de projet partagé

Le Bureau de projet partagé réunit des représentant.e.s de la société civile, soit la table de développement social de Lachine (Concert'Action Lachine), du Service de l'urbanisme et de la mobilité et de l'arrondissement de Lachine au sein d'un comité chargé de coordonner les activités menées dans le cadre de la planification concertée. Sa gouvernance est assurée par un comité sur lequel siègent les élus responsables, la direction de l'urbanisme et de la mobilité, la direction de l'arrondissement, Concert'Action Lachine ainsi que des personnes représentant les principaux propriétaires de terrains à redévelopper du secteur.

Les activités du Bureau de projet partagé se poursuivront pour assurer un suivi de la mise en œuvre du PPU.



¹ Service de l'urbanisme et de la mobilité ainsi que Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Lachine

« *Seuls on va vite, ensemble on va loin* »

Proverbe africain mentionné par Pierre Barrette, ancien directeur de Concert'Action Lachine, à l'occasion des rencontres de planification collaborative

L'Atelier Lachine-Est

Parallèlement à la mise en place du Bureau de projet partagé, la société civile organisait une série d'ateliers thématiques afin de dégager des grands objectifs à prendre en compte dans la planification. La coordination de ce processus, appelé l'Atelier Lachine-Est, a été assurée par Concert'Action Lachine qui regroupe une cinquantaine de membres, que ce soit des organisations (Société d'histoire de Lachine, GRAME, CDEC, etc.) ou des citoyen.ne.s.

Les ateliers², organisés avec le soutien et la collaboration d'expert.e.s municipaux.ales ainsi que des milieux professionnel et académique, dont le regroupement de chercheur.euse.s Labo Climat Montréal, se sont déroulés de mai à septembre 2020. Cinq grandes thématiques y ont été abordées au fil d'échanges rassemblant société civile, agences gouvernementales, sociétés publiques ou parapubliques, personnes élues, propriétaires de terrains et autres parties prenantes.

La démarche s'est conclue par un exercice synthèse sur la forme urbaine et sur la densité pour initier la réflexion sur la manière de matérialiser les objectifs dégagés lors des ateliers en illustrant quelques grands principes pour l'aménagement et pour le développement immobilier du secteur.

L'initiative de l'Atelier Lachine-Est se voulait complémentaire aux travaux du Bureau de projet partagé. Les ateliers thématiques ont ainsi fait office de travaux préparatoires à des ateliers pour la conception concertée d'un plan d'ensemble, lesquels ont permis de réunir à nouveau plusieurs des parties prenantes ayant participé à l'Atelier Lachine-Est. Cette démarche a été menée par le Bureau de projet partagé d'octobre à décembre 2020. Une version finale du plan d'ensemble a été rendue publique en mars 2021.

ATELIER 1 — Innovation écologique

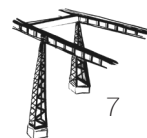
ATELIER 2 — Culture, design et patrimoine

ATELIER 3 — Mobilité

ATELIER 4 — Logements et équipements

ATELIER 5 — Développement économique

² Une synthèse détaillée de ces ateliers peut être consultée sur le site de Concert'Action Lachine, la table de développement social de Lachine, au www.concertactionlachine.com.



1.4

Les documents stratégiques en vigueur

Le PPU de l'écoquartier Lachine-Est s'inscrit dans les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) et du Plan d'urbanisme (PU) de Montréal.

Le PMAD

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) préconise une approche structurante des corridors de transport en commun métropolitains pour favoriser leur utilisation. Le PMAD identifie ainsi 159 aires potentielles d'urbanisation et de densification propices au Transit-Oriented Development (TOD). Dans Lachine-Est, l'une de ces aires TOD, la densité résidentielle brute doit minimalement atteindre 80 logements par hectare. Parmi les objectifs du PMAD applicables à Lachine-Est, notons :

- orienter 40 %, voire 60 %³ avec l'arrivée du REM, de la croissance des ménages vers les points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031;
- hausser à 35 % la part modale des transports collectifs d'ici 2031;
- favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine;
- protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain;
- mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques; et
- mettre en valeur la Trame verte et bleue.



Extrait de la carte des grandes affectations du territoire du SAD

Le SAD

Le territoire du PPU fait partie des secteurs de planification stratégique identifiés au SAD en raison des enjeux liés à sa transformation et de son fort potentiel de mise en valeur. Il se partage entre trois aires d'affectation du sol distinctes au SAD: (1) l'emprise du lieu historique national du Canal-de-Lachine, sous la juridiction de Parcs Canada, est dans une aire d'affectation Grand espace vert ou récréation; (2) la partie nord-est du secteur a une affectation Industrielle qui exclut les usages résidentiels et (3) sa portion restante a une affectation Activités diversifiées qui inclut les usages résidentiels sous certaines conditions.

Outre les grandes affectations du sol, les principales orientations et les objectifs du SAD applicables au territoire de Lachine-Est sont de :

- mettre en place des balises d'aménagement pour assurer une cohabitation harmonieuse des usages et prévoir des mesures adéquates pour assurer la réhabilitation des sols contaminés;
- protéger et mettre en valeur les secteurs de valeur patrimoniale selon leur caractérisation et leur intérêt;
- protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique et poursuivre les efforts de documentation de ce patrimoine;
- prévoir des mesures favorisant la sécurité des aménagements ou des constructions requise pour abriter un usage sensible, lorsque le terrain visé est adjacent à une voie ferrée principale;
- assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique; et
- contribuer à la bonification du caractère des parcours urbains ou de la voie panoramique par la qualité des bâtiments, des aménagements extérieurs et des enseignes.

³ [Suivi du PMAD – Édition 2021](#), CMM



Le PU

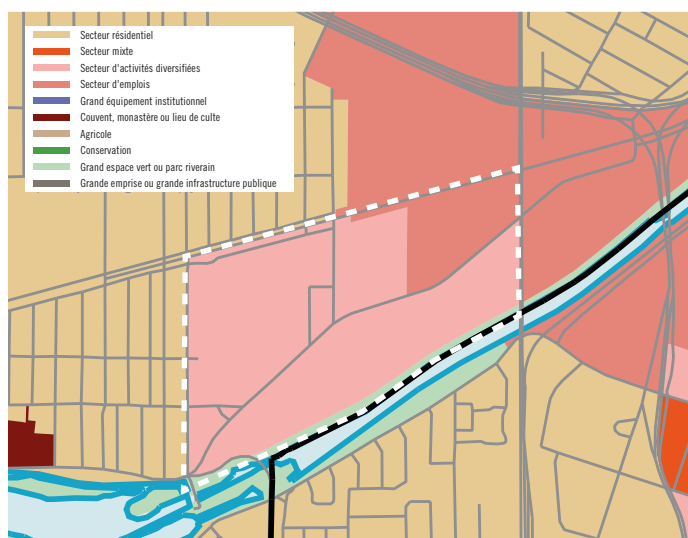
Le secteur est divisé en deux aires d'affectation du sol au PU, soit :

- un *Secteur d'emploi* (la partie nord-est du secteur); et
- un *Secteur d'activités diversifiées* (la portion restante du secteur), c'est-à-dire l'aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.

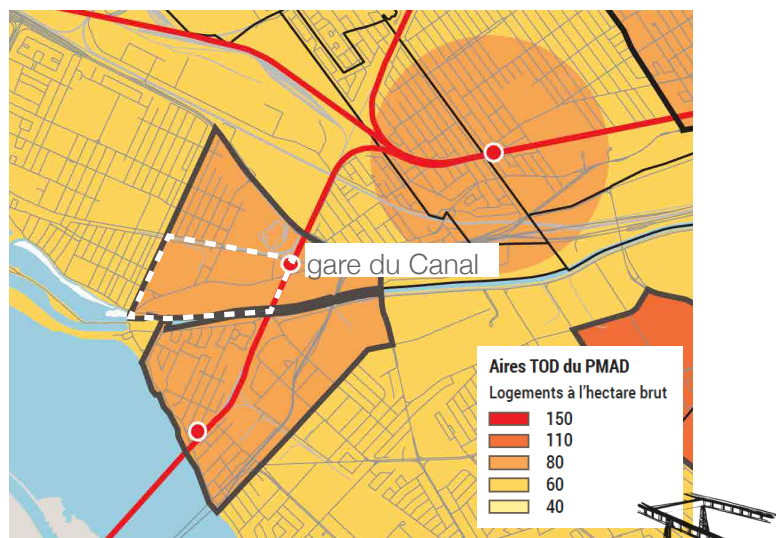
Les orientations pan-montréalaises suivantes s'appliquent :

- aire TOD : dans un rayon de 500 m d'une gare de train de banlieue, adopter une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement non résidentiel;
- tracé fondateur : dans l'aménagement du domaine public, assurer le respect des particularités du tissu urbain et valoriser le transport actif et collectif;
- territoire de grand site industriel désaffecté : mettre en valeur l'emploi.

Le chapitre 4.8.2 de la partie I et le chapitre 9 de la partie II du PU, qui s'appliquent spécifiquement à l'arrondissement de Lachine, incluent également des objectifs liés à la transformation du secteur Lachine-Est.



Extrait de la carte des affectations du sol au PU



Aires TOD et densité prescrites au PMAD et inscrites au SAD



Les ports roulants de la Dominion Bridge



2

Le territoire

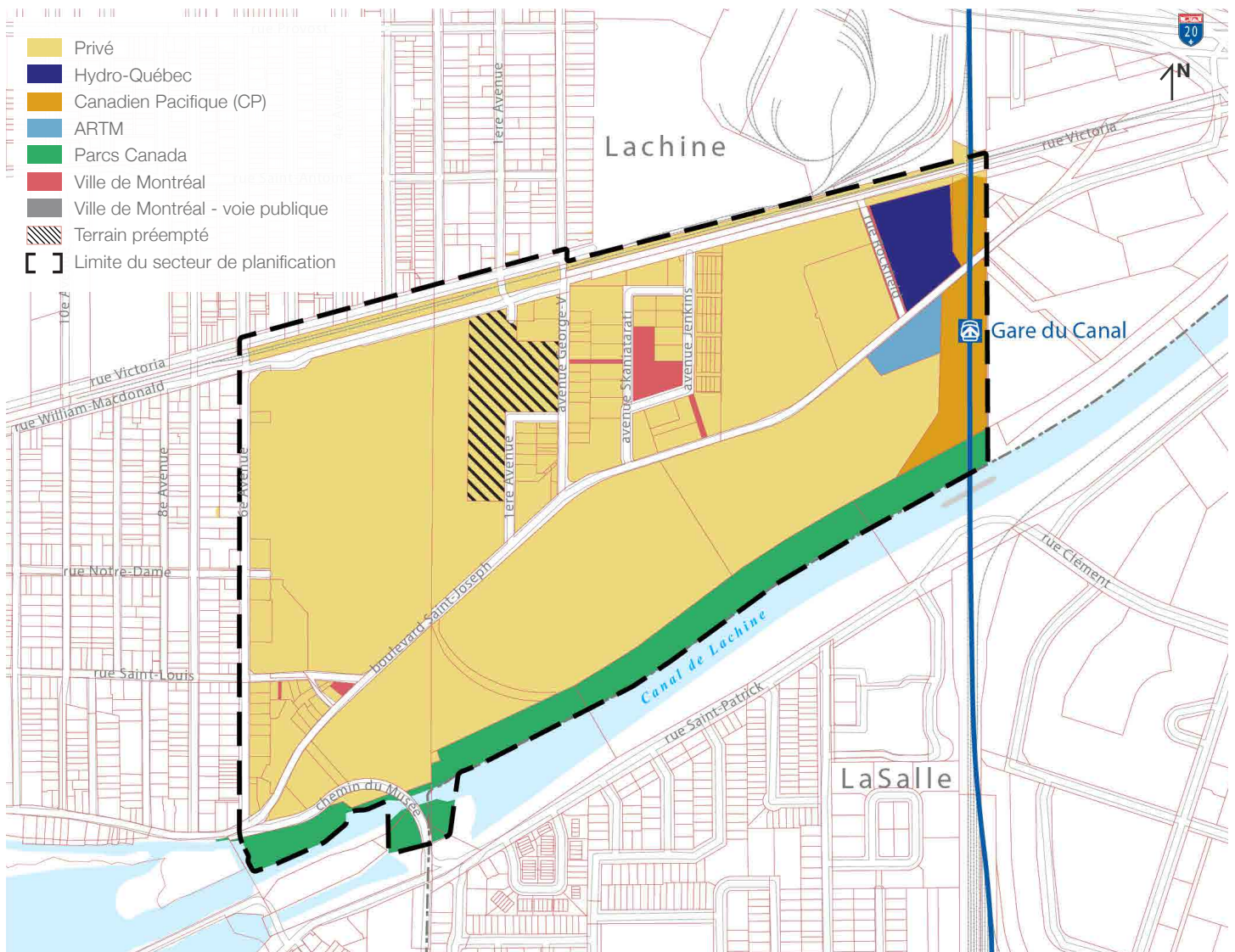
*L'ancienne Cité du
fer et de l'acier*

2.1

Un secteur à transformer et à révéler

Le territoire du PPU, couvrant une soixantaine d'hectares, est situé entre le canal de Lachine et la rue Victoria et s'étend de la 6^e Avenue aux voies du Canadien Pacifique (CP) (voies de la ligne de train de banlieue reliant Candiac au centre-ville de Montréal). Ce territoire correspond au milieu industriel largement en friche que l'on peut apercevoir de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph, qui traverse le centre du secteur.

Lachine-Est s'inscrit dans le corridor industriel qui s'est établi le long des 14,5 km du canal de Lachine à partir de la fin du 19^e siècle. À l'instar de plusieurs autres secteurs industriels qui bordent le canal, Lachine-Est a vu ses activités décliner à la suite de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent qui a entraîné la fermeture du canal en 1970. Néanmoins, Lachine-Est a pu profiter des autres avantages de sa situation géographique pour maintenir des activités pendant plusieurs décennies. Toutefois, ses principales industries ont ralenti considérablement leurs activités ou y ont mis fin au tournant du 21^e siècle.



Carte de la limite du territoire et de la répartition des propriétés

À l'échelle régionale et métropolitaine, Lachine-Est profite d'une situation enviable à proximité des réseaux autoroutiers et ferroviaires tels que le pont Honoré-Mercier qui donne un accès rapide à la Rive-Sud. Lachine-Est est desservie par une gare de train de banlieue qui permet d'accéder au centre-ville, dont il n'est distant que de 10 km, en moins de 20 minutes. Il est aussi situé à 10 minutes de route de l'aéroport international Montréal-Trudeau (Dorval), sur le trajet entre celui-ci et le centre-ville. Lachine-Est est également situé à proximité de zones d'emplois importantes dans les arrondissements de LaSalle et de Saint-Laurent.

L'environnement immédiat du secteur comporte plusieurs attraits, dont le canal de Lachine, le Vieux-Lachine, le lac Saint-Louis et le parc René-Lévesque. Le secteur est bordé de quartiers résidentiels à l'ouest et au nord et de zones industrielles à l'est et dans sa portion nord-est. Il est cependant enclavé par des infrastructures importantes, dont le canal et des voies ferroviaires.

Sous son apparente désorganisation se cache un secteur fortement structuré et une organisation complexe qui résulte de la superposition des différentes traces laissées par les activités qui ont ponctué son histoire. L'ensemble constitue un secteur à consolider et à transformer dans le respect des grands éléments témoignant de cette organisation.



Vue aérienne du territoire

2.2

Une histoire riche et porteuse

L'évolution de Lachine-Est doit beaucoup à sa situation géographique particulière : en amont de rapides longtemps infranchissables et sur la principale voie navigable permettant d'atteindre l'intérieur du continent. Cet obstacle est à l'origine de plusieurs des activités humaines qui ont façonné le territoire. Il en fait un lieu d'arrêt incontournable pour les rencontres et les échanges commerciaux, en plus de catalyser les innovations techniques et technologiques qui ont marqué le développement de Lachine-Est jusqu'à nos jours.

Les premiers parcours

Pendant des millénaires, les peuples autochtones utilisent un parcours fait de rivières, de lacs intérieurs et de sentiers de portage pour contourner les rapides. Au 17^e siècle, ces sentiers sont formalisés par les Européens qui les aménagent en chemins. Le plus important, la Upper Lachine Road, est la route la plus directe entre Ville-Marie et Lachine. Elle sera la première route à péage de l'île de Montréal. Son tracé traverse Lachine-Est où il correspond aujourd'hui à celui du boulevard Saint-Joseph.

L'idée d'une voie d'eau permettant de contourner les rapides donne lieu à une tentative de creusement d'un canal par les Sulpiciens vers 1689. Le projet est l'une des premières tentatives de canalisation en Amérique du Nord, mais doit être abandonné en 1701 en raison de difficultés techniques et financières. La construction du canal de Lachine ne s'amorce qu'un siècle plus tard. Inauguré en 1824, il sera élargi à deux reprises pour accueillir des embarcations de plus en plus grandes et, éventuellement, pour améliorer son intégration avec le chemin de fer.

La première ligne de chemin de fer sur l'île, inaugurée en 1847, relie Montréal à Lachine d'où part un traversier permettant de rejoindre Kahnawake sur la route de New York. Elle est ensuite prolongée jusqu'au Haut-Canada et incorporée au réseau du Grand Tronc. La Confédération de 1867 se traduit par une accélération du développement du chemin de fer et, dans Lachine-Est, par l'avènement de ce qui deviendra une véritable Cité du fer et de l'acier.

La Cité du fer et de l'acier

La première industrie à s'établir dans Lachine-Est, entre 1867 et 1872, est l'une des premières tréfileries du pays, la Cooper Fairman Company. Mais l'activité industrielle y prend son véritable envol avec l'implantation, en 1883, de la Dominion Bridge Company Limited créée pour profiter des perspectives ouvertes par la construction du réseau du chemin de fer du CP.

La Dominion Bridge se spécialise dans le travail du fer et de l'acier. Ses premières réalisations sont des ponts ferroviaires mais elle se lance rapidement dans la fabrication de structures destinées à la construction d'édifices. Elle joue ainsi un rôle à la fois dans l'unification du pays et dans son édification. La Dominion Bridge sera à l'origine de plusieurs ouvrages d'art et de bâtiments remarquables construits au 19^e et au 20^e siècle à Montréal, mais également ailleurs au pays et à l'étranger.

L'implantation de la Dominion Bridge entraîne l'établissement d'autres complexes industriels, dont les principaux, toujours perceptibles aujourd'hui, sont la Dominion Wire (tréfilerie) et la Dominion Wire Rope (câbles d'acier), qui s'y implantent à la fin du 19^e siècle et formeront ensuite la Stelfil, la Allis-Chalmers Bullock (1907), un équipementier américain, et la Jenkins Brother (1932), une usine de valves, anciennement au nord du boulevard Saint-Joseph à l'est de l'avenue George V, aujourd'hui disparue.

Consultation sur les ensembles industriels d'intérêt patrimonial

La Commission sur la culture, le patrimoine et les sports étudie les dossiers liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine montréalais. Quatre consensus ressortent de la consultation sur les ensembles industriels d'intérêt patrimonial tenue en 2021 :

- l'importance de l'héritage industriel dans l'identité montréalaise;
- la nécessité d'améliorer et de partager la connaissance;
- la pertinence de l'évaluation de l'intérêt patrimonial des sites; et
- la nécessité d'un processus ouvert impliquant la communauté et laissant place à la créativité.



Vue sur la Dominion Bridge (1957)



2.2

Suite...Une histoire riche et porteuse

L'organisation des sites industriels est totalement subordonnée aux besoins de la production. Elle se compose de divers éléments qui participent à une chaîne opératoire particulièrement efficiente : ponts roulants, antennes ferroviaires et grandes halles où s'engouffrent les trains. Pris isolément, ces éléments ne sont pas dénués d'intérêt, mais ils prennent tout leur sens lorsque l'on prend conscience de la synergie qui existait entre eux.

Les complexes évoluent et s'adaptent à travers le temps pour répondre aux exigences de chaque époque, notamment lors de l'effort de guerre, que ce soit par l'addition de bâtiments, par la modification de structures existantes ou par l'installation de nouveaux faisceaux de rails. Cette flexibilité et cette capacité d'adaptation sont des attributs qui font partie de leur force.

Le déclin des industries de Lachine-Est, à la suite de l'ouverture de la voie maritime, sera plus lent que celui des autres zones industrielles bordant le canal, peut-être en raison de sa position plus éloignée des secteurs centraux ou de la proximité des grands axes autoroutiers. Il s'accélère néanmoins vers la fin du 20^e siècle. Ainsi, la Jenkins ferme ses portes en 1991, la Allis-Chalmers en 2000, la Dominion Bridge en 2003 et enfin la Stelfil/Mittal en 2008.

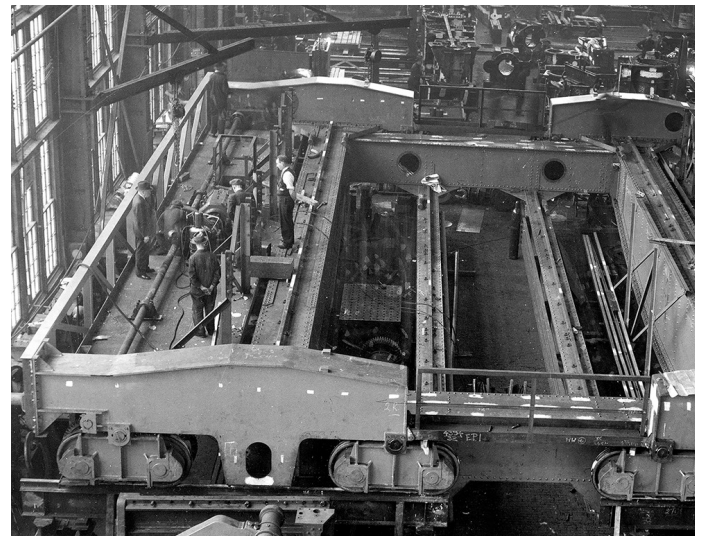
Plusieurs témoins de l'histoire de Lachine-Est sont toujours bien présents sur le site, dont des bâtiments et des structures héritées de la Cité du fer et de l'acier. L'information quant à leur intérêt et à leur état de conservation est parcellaire et leur destin tributaire, entre autres, de leur occupation et de leur intégration dans l'aménagement et dans le développement futur du secteur. À cet égard, le passé devrait être une source d'inspiration pour l'avenir.

Le patrimoine immatériel

L'héritage de la Dominion Bridge, c'est aussi un patrimoine immatériel substantiel. Celle-ci a notamment :

- contribué au développement et à la reconnaissance de la profession d'ingénieur civil;
- participé à l'amélioration des conditions de travail, sur les plans salarial, social ainsi que de la sécurité;
- agi en pionnière dans la reconnaissance du travail des femmes, notamment en les intégrant dans des postes traditionnellement réservés aux hommes;
- favorisé les interactions entre les nombreuses communautés établies à Lachine durant l'entre-deux-guerres et à la fin des années 1940;
- intégré des travailleurs de la communauté mohawk et contribué aux liens avec cette communauté et à la naissance du phénomène des *ironworkers*.

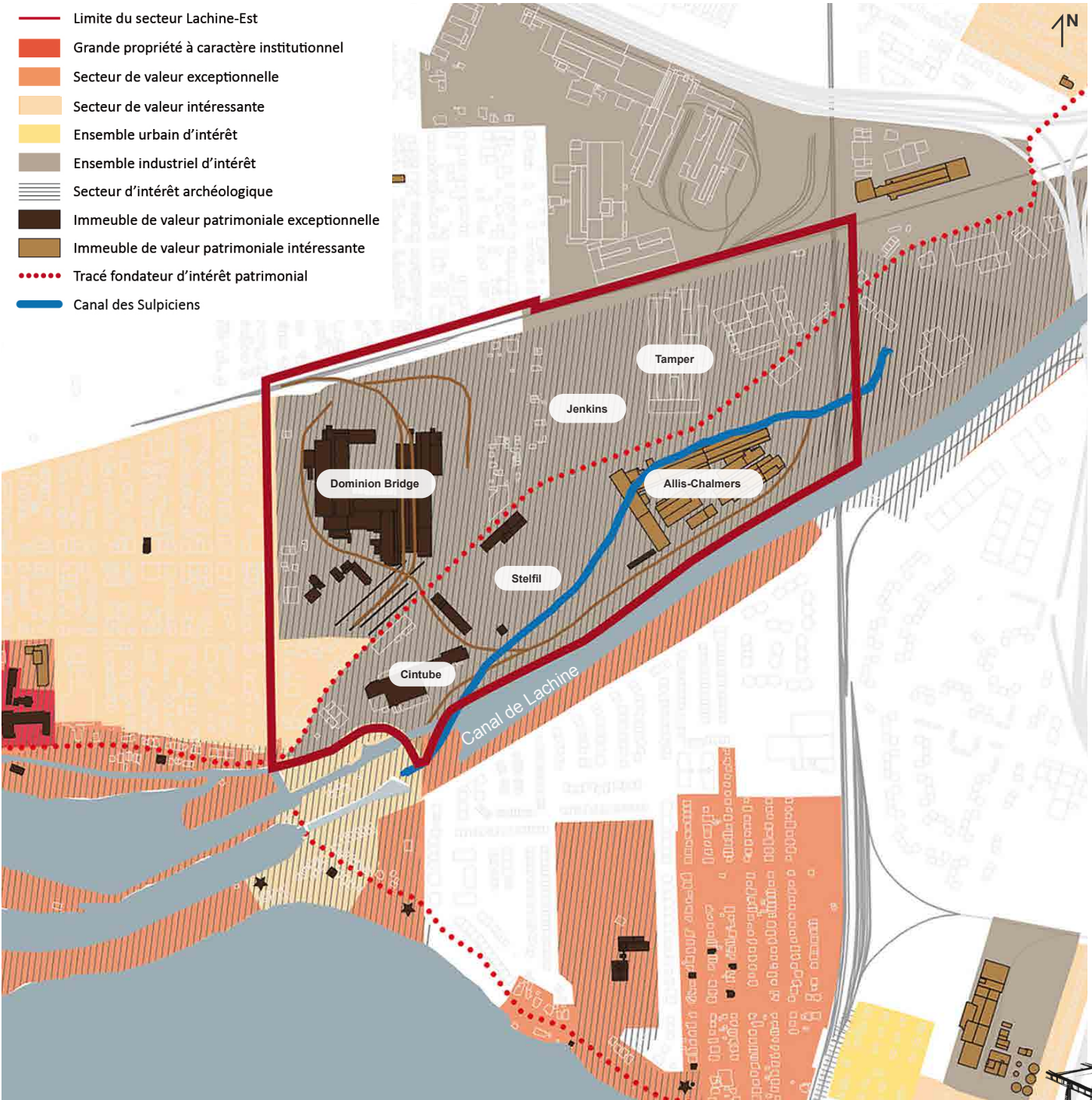
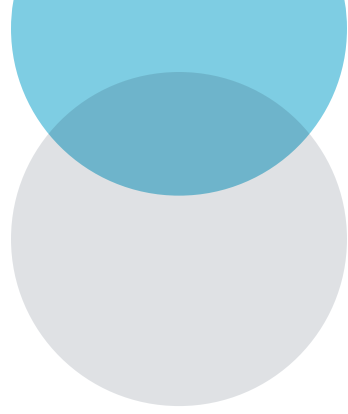
Tout cela s'ajoute évidemment à son immense contribution aux paysages du 20^e siècle.



Vue de l'atelier de la machinerie de la Dominion Bridge

Récit patrimonial

Pour un récit détaillé de la riche histoire du secteur Lachine-Est et de ses complexes industriels, on s'en remettra à la lecture du document-récit Lachine-Est : de fer et d'acier, disponible en ligne au www.realisonsmtl.ca/ecoquartierlachineest



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

Carte du patrimoine bâti et archéologique identifié au Plan d'urbanisme de Montréal

2.3

Des infrastructures à adapter

Les infrastructures en place dans Lachine-Est ont été implantées pour desservir une zone à vocation industrielle avec peu d'exigences sur le plan environnemental. Compte tenu de la grande taille des lots industriels et du nombre limité de voies publiques, les réseaux d'infrastructures municipales y sont peu étendus. Certains complexes industriels étaient par ailleurs dotés de leurs propres réseaux d'infrastructures, notamment pour le chauffage des bâtiments.

Le réseau d'égout et aqueduc

Le secteur est desservi par un réseau d'égout de type unitaire, dans lequel les eaux usées et les eaux de pluie sont mélangées, ce qui entraîne des déversements d'eaux usées dans le canal de Lachine à l'occasion d'épisodes de pluies intenses lorsque le réseau est à saturation. Le réseau a atteint les limites de sa capacité et n'est actuellement pas en mesure de répondre adéquatement aux besoins qui seraient générés par un développement immobilier plus intense.

La desserte en eau potable est assurée par des conduites d'aqueduc alimentées à partir de l'usine de filtration de Lachine, située à proximité de la 32^e Avenue, dont la fin des opérations est prévue éventuellement. L'usine de production d'eau potable Charles J.-Des Bailleurs, dans l'arrondissement de LaSalle, prendra le relais et une nouvelle conduite principale d'envergure devra être implantée pour desservir Lachine-Est.

Un projet de bassin de rétention d'une capacité de 45 000 m² – le bassin Rockfield - est actuellement en réalisation un peu à l'est du secteur. Sa mise en service contribuera à la réduction des déversements dans le canal mais l'ouvrage n'a pas été conçu pour assurer la gestion des eaux provenant de Lachine-Est.

Le réseau routier

Les infrastructures routières sont peu nombreuses, les sites industriels étant directement accessibles depuis la rue Victoria ou le boulevard Saint-Joseph. L'aménagement des rues et des trottoirs est généralement minimaliste et ceux-ci sont plutôt en mauvais état. Il répond aux besoins d'une zone industrielle et du camionnage mais n'offre que peu d'espace et de confort aux piétons et aux cyclistes.

Le réseau de distribution électrique

Le réseau de distribution d'électricité est assuré par un poste de transformation d'Hydro-Québec qui est implanté dans la partie nord-est du secteur. Ce réseau de type aérien est constitué en grande partie de poteaux implantés à même les trottoirs du boulevard Saint-Joseph. Pour répondre à une hausse de la demande anticipée et offrir une desserte adéquate, Hydro-Québec prévoit agrandir ses installations tout en demeurant dans le secteur.

Dans l'ensemble, la réalisation de l'écoquartier requiert de nouvelles infrastructures ainsi que des améliorations notables aux infrastructures existantes. Elle bénéficie du fait que la reconfiguration de certains de ces réseaux est déjà nécessaire et parfois même à l'étude. La transformation complète du secteur offre l'occasion de repenser l'ensemble des ces infrastructures avec une approche coordonnée.



Vue aérienne du poste d'Hydro-Québec



Vue aérienne du bassin de rétention Rockfield se connectant au canal de Lachine



2.4

Un environnement à réhabiliter

Le territoire de Lachine-Est présente, sur le plan environnemental, des potentiels dont on peut tirer parti et des contraintes avec lesquelles il faut composer. L'aspect environnemental s'y présente sous deux formes, soit, d'une part, ses caractéristiques physiques, naturelles et paysagères et, d'autre part, les contraintes et les nuisances qui sont surtout liées à son occupation actuelle et passée.

Les caractéristiques naturelles et paysagères

De manière générale, la topographie de Lachine-Est est peu accidentée. Le boulevard Saint-Joseph suit une crête et accuse une légère pente vers l'est et vers l'ouest à partir d'un point haut non loin des ponts roulants. De part et d'autre du boulevard, le terrain descend en pente douce vers le canal et vers la rue Victoria, formant ainsi deux grands bassins versants. Un troisième bassin, plus modeste, s'écoule vers l'ouest en direction du lac Saint-Louis.

La topographie forme quelques cuvettes naturelles vers lesquelles l'eau s'écoule et dans lesquelles elle peut occasionnellement s'accumuler. Si la topographie naturelle a conditionné le tracé du boulevard Saint-Joseph, l'activité industrielle a inversement généré des modifications au profil du terrain. Ainsi, un talus ferroviaire, aménagé pour accueillir les trains du CP qui franchissent le canal, borde l'est du secteur. Un second talus longeant le canal a été aménagé pour assurer une connexion ferroviaire des complexes industriels avec le réseau du CP. Il s'élève en pente douce à partir des terrains occupés par la Cintube pour atteindre plus de sept mètres vis-à-vis le site Allis-Chalmers.

Le secteur comporte des friches végétales, pour la plupart constituées d'herbes hautes, dans lesquelles se trouvent quelques boisés. L'une des friches les plus importantes est située sur le site de Parcs Canada, aux abords du canal de Lachine, et se prolonge un peu sur des propriétés privées en suivant d'anciens tracés ferroviaires. Actuellement, ces friches sont peu accessibles et aucun boisé existant n'est répertorié en tant que boisé d'intérêt, bien que leur intérêt est certain dans un contexte de rareté écologique.

L'indice de canopée – la couverture assurée par le déploiement du feuillage des arbres – correspond à moins de 10 % de la superficie de Lachine-Est. Il consiste, pour

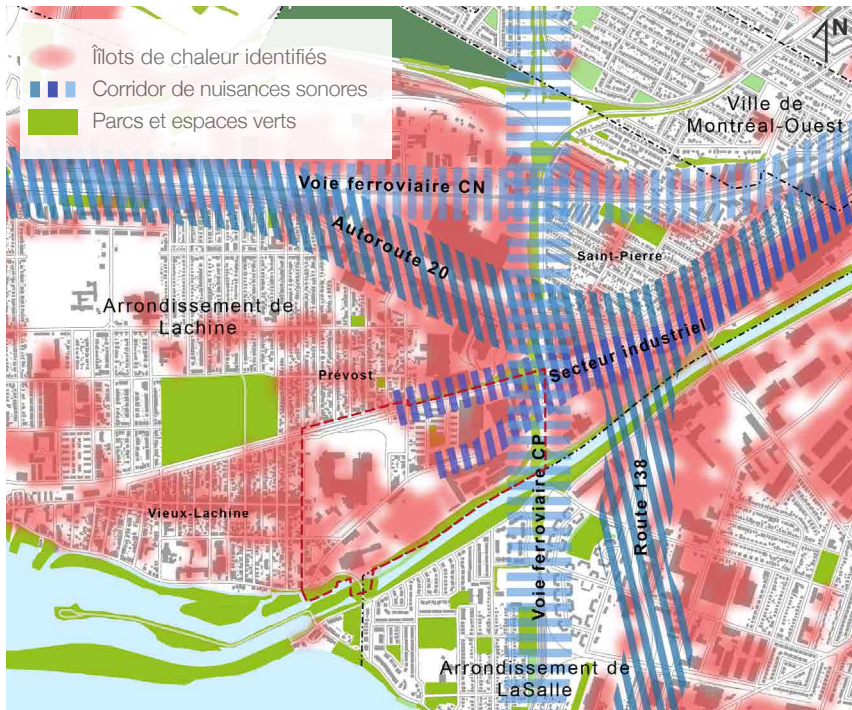
plus d'un tiers, des arbres dans l'emprise de Parcs Canada. Les autres friches boisées d'importance sont concentrées de part et d'autre du prolongement de la 1^{re} Avenue, près de l'avenue George V et de la rue William MacDonald. Le canal de Lachine est sans aucun doute la composante paysagère la plus marquante du secteur puisqu'il borde ce dernier sur toute sa limite sud. Il constitue un milieu sensible, affecté par le débit et par la qualité de l'eau provenant du secteur industriel qui impactent autant sa nature que les activités nautiques qu'il accueille.

Les contraintes et les nuisances

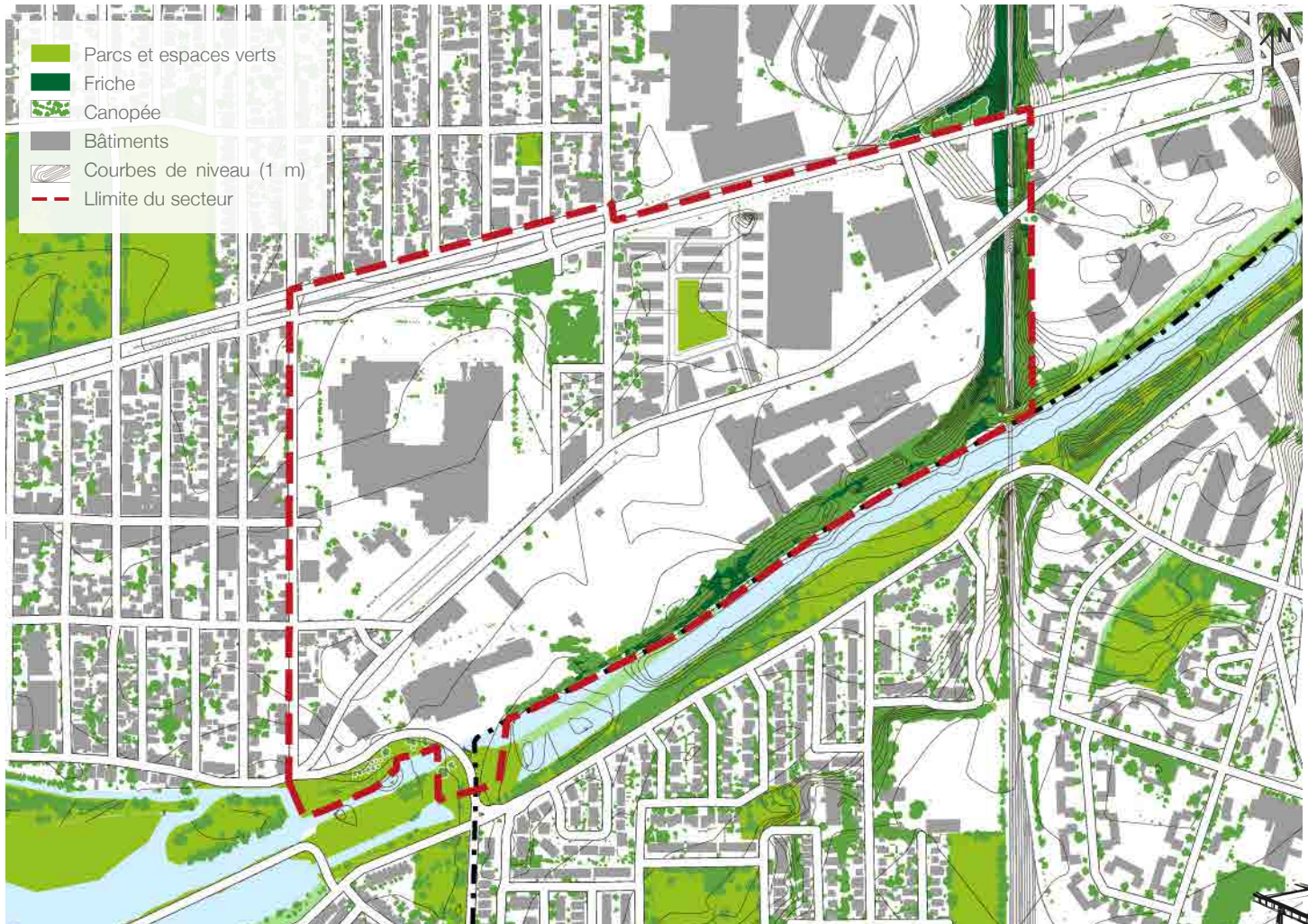
L'occupation plus que centenaire du site par des activités industrielles lourdes a généré une forte présence de sols et de bâtiments contaminés. Leur réhabilitation risque d'engendrer des coûts importants et peut, dans le cas des bâtiments, conditionner leur vocation future dans la mesure où les seuils de décontamination exigés fluctuent selon l'usage projeté, l'habitation étant le plus contraignant.

Le secteur est exposé à différentes nuisances émanant principalement des activités industrielles, notamment le bruit, la circulation et l'entreposage extérieur. La plupart des industries bénéficient de droits acquis qui s'éteindront progressivement avec la cessation de leurs activités. La transformation de Lachine-Est implique donc une période de transition au cours de laquelle industries, habitations et commerces devront cohabiter.

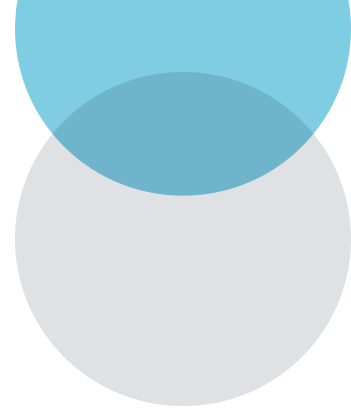
Enfin, l'extrémité est du secteur est parcourue par une ligne de transport d'énergie qui suit un tracé parallèle à la voie ferroviaire du CP. Les deux infrastructures constituent des contraintes à l'implantation d'usages sensibles.



Carte des îlots de chaleur et des nuisances associées aux infrastructures de transport



Carte des composantes environnementales



2.5

Des activités à renouveler

L'évolution récente de Lachine-Est a entraîné la disparition de plusieurs activités industrielles qui y avaient pignon sur rue depuis bon nombre d'années. Le secteur présente tout de même un mélange, dans des proportions modestes, d'activités industrielles, commerciales et résidentielles.

La présence résidentielle

La fonction résidentielle se concentre dans deux noyaux anciens, qui comptent environ 70 logements, et un projet domiciliaire en cours sur le site de l'ancienne usine Jenkins.

Un premier noyau, délimité par le boulevard Saint-Joseph, la rue Sainte-Marie et la 6^e Avenue, regroupe une quinzaine de bâtiments dont la construction remonte, dans certains cas, à la période d'implantation de la Dominion Bridge. On y trouve une maison de chambres occupant le bâtiment de l'ancien hôtel King-George (1912) au nord-est de l'intersection de la 6^e Avenue et de la rue Notre-Dame, et une autre dans un bâtiment du boulevard Saint-Joseph au croisement de la rue Sainte-Marie.

Le second noyau est situé dans le secteur de la rue George-V et comporte un nombre similaire d'habitations, dont plusieurs datent des premières décennies du 20^e siècle. Le projet Jenkins représente pour sa part la construction d'environ 500 logements à l'est de l'avenue George-V, entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Victoria. Il comporte deux immeubles faisant face au boulevard Saint-Joseph, avec des locaux commerciaux au rez-de-chaussée.

Les commerces et services

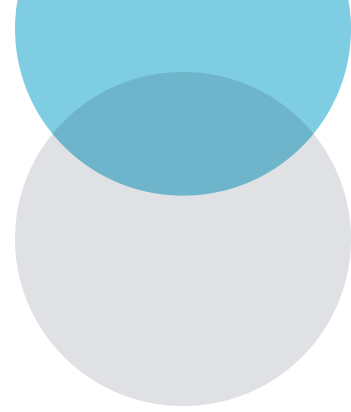
Lachine-Est n'offre pas un environnement particulièrement attractif pour les commerces de proximité qui sont par ailleurs disponibles sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6^e Avenue. La fonction commerciale y est néanmoins présente mais s'incarne à travers des activités commerciales plutôt en adéquation, par leur nature, avec son caractère industriel.

Ainsi, plusieurs garages et ateliers de réparation automobile bordent la 6^e Avenue et sont disséminés à travers les noyaux résidentiels. Un concessionnaire automobile occupait jusqu'à récemment l'entrée sud-ouest du secteur. Plus à l'est, un bâtiment adjacent au poste d'Hydro-Québec loue des locaux commerciaux qui sont occupés, entre autres, par des activités de type vente d'entrepôt ou centre de liquidation.

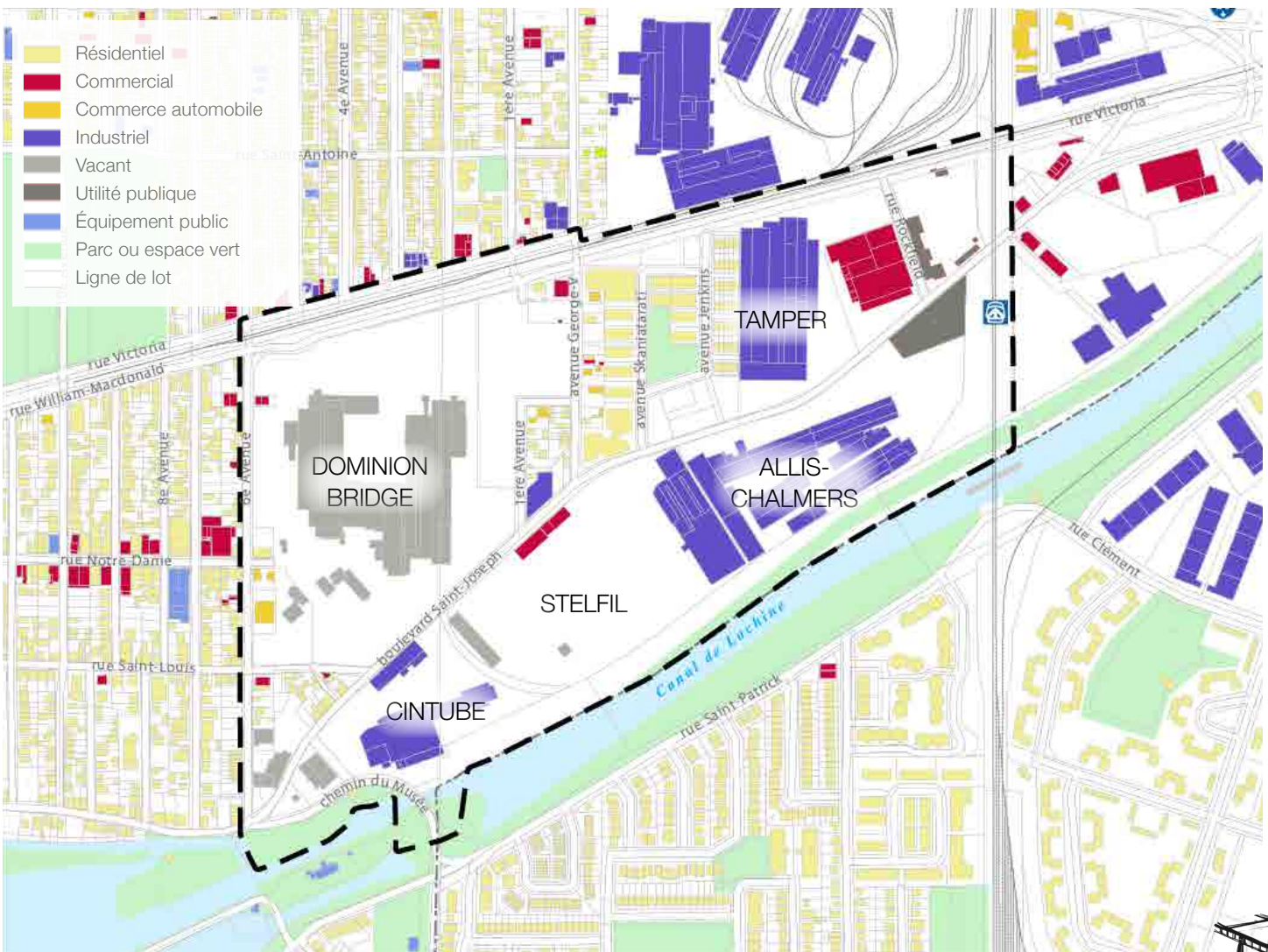
Les industries

L'activité industrielle est toujours présente mais les bâtiments des complexes industriels de la Cité du fer et de l'acier sont, pour la plupart, en quête d'une nouvelle vocation. La Cintube (cintrage de tubes de métal) et DEL Métal (produits de carbone, d'aluminium et d'acier inoxydable), établies dans le bâtiment de l'ancien complexe Allis-Chalmers, sont à peu près les seules entreprises encore actives dans ce créneau mais sont toutes deux en situation de droits acquis. L'usine des Bains MAAX et le poste d'Hydro-Québec, dans la partie nord-est de Lachine-Est, occupent la seule zone où l'activité industrielle est toujours autorisée de plein droit.

Le maintien de certaines activités industrielles soulève l'enjeu, déjà évoqué, de la cohabitation avec le milieu de vie émergent, mais également celui de l'occupation des bâtiments patrimoniaux et, plus largement, de la place et de la nature des activités économiques dans l'écoquartier. Il y aura plusieurs défis à relever compte tenu de l'ampleur des espaces à occuper et des transformations à apporter aux bâtiments, notamment leur mise aux normes, pour leur permettre d'accueillir de nouvelles activités.



Cohabitation entre les activités résidentielles et industrielles



Carte de l'utilisation actuelle des bâtiments sur les terrains du secteur

2.6

Une mobilité à déployer

La mobilité a été au cœur du développement historique de Lachine-Est, surtout en ce qui concerne le transport des marchandises qui fut particulièrement efficace durant une bonne partie du 20^e siècle.

Le réseau routier

La situation se présente un peu autrement aujourd'hui. Lachine-Est bénéficie toujours d'une localisation relativement avantageuse en ce qui concerne la mobilité à l'échelle métropolitaine. En effet, elle se trouve à proximité de l'autoroute 40, qui donne accès au centre-ville, à l'ouest de l'île et, via l'autoroute 13, au nord, et de la route 138 qui permet d'accéder à la Rive-Sud en empruntant le pont Honoré-Mercier.

Cet avantage est cependant nettement atténué par la hausse du nombre de véhicules en circulation et de la congestion routière, tant sur le réseau supérieur que sur les axes permettant d'y accéder. Cette situation est perceptible sur les axes qui ceignent Lachine-Est, notamment sur la rue Victoria, sur le chemin du Musée et sur la 6^e Avenue, durant les heures de pointe. Les principales mesures permettant d'améliorer la situation, du point de vue autoroutier, relèvent du ministère des Transports du Québec qui prévoit, notamment, la réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre.

À l'échelle du secteur, il n'existe actuellement aucune rue au sud du boulevard Saint-Joseph. Quelques rares rues définissent deux petites zones résidentielles, dans le voisinage de la 6^e Avenue et dans celui de l'avenue George-V. Dans l'ensemble, les parcours de mobilité internes sont donc entièrement à définir. En fait, le principal élément structurant en matière de mobilité est le tracé des antennes ferroviaires unissant les différentes parties des complexes industriels.

Le transport collectif

En transport collectif, le centre-ville est accessible en un peu moins de 20 minutes à partir de la gare du Canal, sur la ligne EXO 4 (train de banlieue) reliant Candiac à la gare Lucien-L'Allier. La ligne offre sept passages quotidiens dans chaque direction mais elle n'est pas en service les fins de semaines ni les jours fériés. Elle fait partie des mesures d'atténuation mises en place à l'occasion du réaménagement de l'échangeur

Turcot et a un statut de gare temporaire. Conséquemment, son aménagement est restreint mais ses quais ont néanmoins été conçus comme ceux d'une gare permanente.

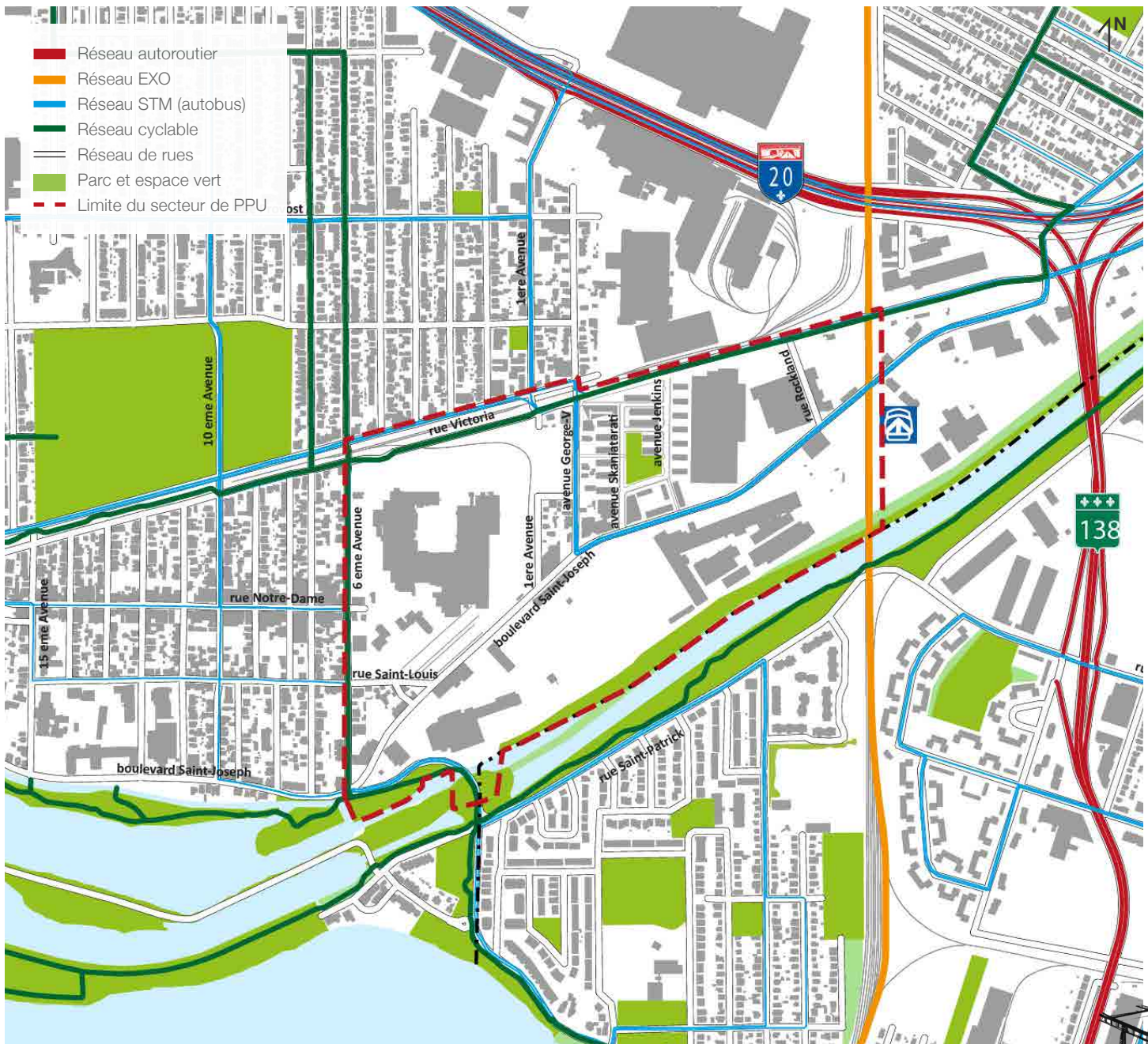
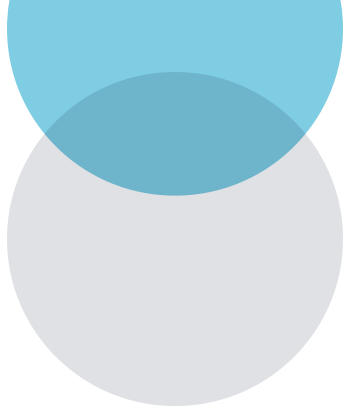
Par ailleurs, le secteur bénéficie d'un bon service offert par le réseau de bus de la STM. Il est desservi par quatre lignes locales, trois lignes express et une ligne de nuit. Le volume de bus est élevé sur une partie de l'axe Victoria et Saint-Joseph mais les vitesses de circulation sont faibles en raison de la congestion et les temps de parcours jusqu'au métro (stations Angrignon, Atwater, Lionel-Groulx, Place-Saint-Henri et Vendôme) sont relativement longs.

Lachine-Est comporte peu de liens avec les quartiers avoisinants. Certaines contraintes limitent les possibilités d'aménager de nouveaux liens routiers ou de réaménager des liens existants (canal, viaduc ferroviaire, voies de chemin de fer). La séparation est particulièrement marquée avec le secteur Saint-Pierre situé dans le quadrant opposé de l'échangeur du même nom.

Le réseau cyclable

Des voies cyclables longent les limites du secteur sur la 6^e Avenue et la rue Victoria. En direction ouest, la piste de la rue Victoria rejoint celle du boulevard Saint-Joseph à proximité de la 32^e Avenue. En direction est, elle franchit l'échangeur Saint-Pierre dans des conditions peu idéales et permet de rejoindre la piste qui longe le côté sud du canal à l'est de l'avenue Dollard ou encore, la piste du boulevard de Maisonneuve. Aucune voie ou piste cyclable ne parcourt le cœur du secteur ou ne rejoint la gare du Canal.

Le segment du parc du canal de Lachine compris entre le pont Gauron et la 6^e Avenue, incluant la portion de Parcs Canada dans Lachine-Est, est, avec celui des abords du marché Atwater, le seul endroit où le lien nord de la piste du canal de Lachine est discontinu.



Carte des principaux axes de mobilité existants

2.6

suite...Une mobilité à déployer

Différents projets de mobilité sont à l'étude dans le secteur.

L'implantation d'un mode de transport collectif structurant entre le centre-ville et Lachine

Le gouvernement du Québec a octroyé 20 M\$ à l'ARTM pour compléter un dossier d'opportunité visant notamment l'implantation d'un mode de transport collectif structurant entre le centre-ville et l'arrondissement de Lachine. Un tramway en site propre est le mode pressenti, compte tenu de son rôle historique dans le développement du territoire lachinois et surtout de sa capacité à contribuer au redéveloppement urbain des quartiers desservis, dont l'écoquartier Lachine-Est. Le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030 prévoit une somme de 800 M\$ pour ce projet.



Possibilités de transport collectif structurant pour Lachine-Est

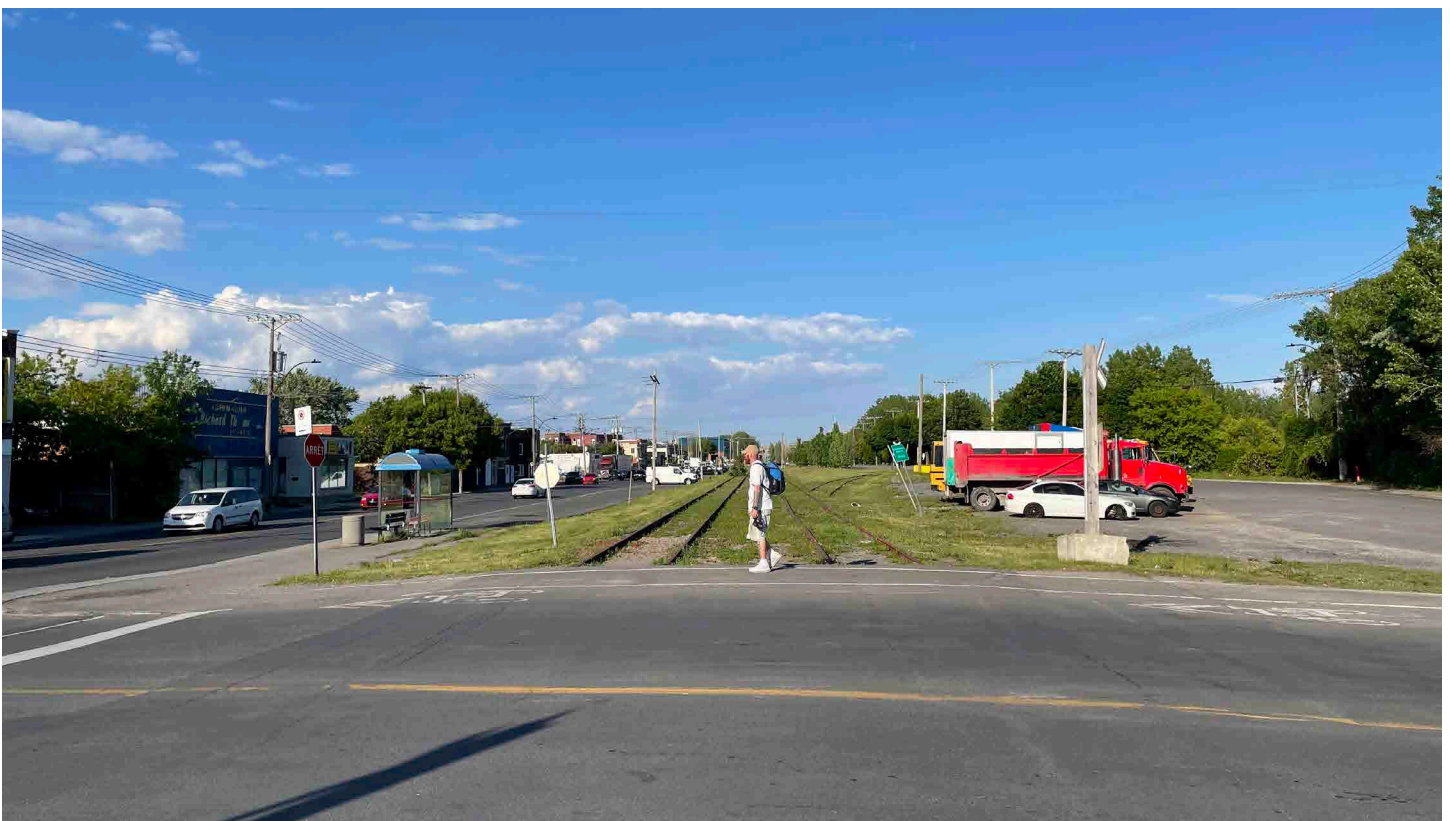


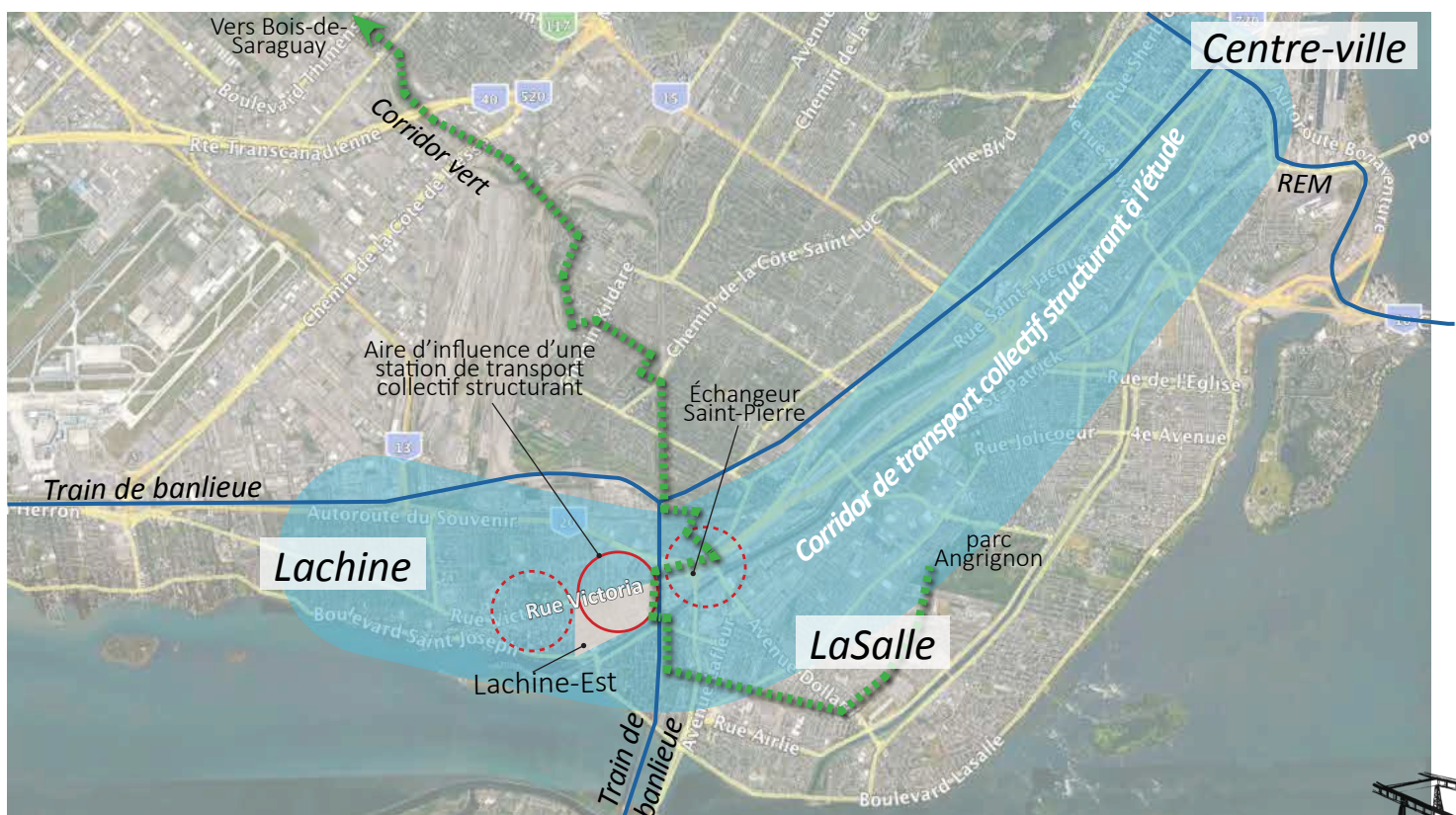
Photo de la rue Victoria, qui offre un bon potentiel pour l'implantation d'un transport collectif structurant

La réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre

Le ministère des Transports étudie diverses options pour la réfection ou le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre qui arrivera bientôt à la fin de sa durée de vie utile. Le projet est inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI) et suit les étapes de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Le réaménagement éventuel de l'échangeur aurait des impacts importants pour les secteurs du voisinage. Il permettrait notamment d'améliorer et de rendre plus sécuritaires les liens entre le secteur Saint-Pierre et le reste de l'arrondissement de Lachine, de réduire, en offrant des accès plus directs et en améliorant l'arrimage avec le réseau local, la circulation de transit (automobiles et camions), de diminuer la congestion routière et de soutenir la mobilité durable.

Le corridor vert Saraguay-Angrignon

Le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal œuvre à la création d'un réseau de corridors verts. Ces corridors visent à relier des parcs, des milieux de vie et des espaces publics en contribuant à la mobilité récréative, à la biodiversité, aux contacts avec la nature et aux interactions sociales. Ils jouent un rôle complémentaire à celui des infrastructures de transport actif ainsi que collectif. Cinq corridors prioritaires ont été identifiés pour la réalisation du réseau, dont celui reliant le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon en passant par Lachine-Est ou à proximité.



Positionnement de Lachine-Est dans la perspective d'un corridor de transport collectif structurant





Vue aérienne de la Dominion Bridge

3

La vision d'aménagement

L'humain et la nature au cœur de la conception

Cette section présente, dans un premier temps, la vision et les orientations d'aménagement ainsi que les grands principes et mécanismes pour leur mise en œuvre qui sont développés dans les sections subséquentes du PPU.

Dans un deuxième temps, elle illustre de quelle manière cette vision et ces orientations peuvent se traduire concrètement à travers la présentation d'un plan d'ensemble composé de diverses thématiques.

Le plan d'ensemble prend en compte les divers paramètres réglementaires qui sont présentés à la section 5. Toutefois, il ne constitue nullement une version définitive de la forme que prendra l'écoquartier. Il faut le considérer comme une simple représentation dont on peut s'inspirer.

Le plan d'ensemble, pièce maîtresse du PPU qui incarne la vision partagée avec la communauté, a été élaboré en concertation avec les parties prenantes mobilisées au sein de l'Atelier Lachine-Est, durant plusieurs mois. Évolutif, ce plan constitue une représentation de la vision et n'est pas une image définitive de l'écoquartier. Le plan d'ensemble exprime à sa façon à quoi pourrait ressembler la transformation du secteur à terme.

3.1

L'énoncé de vision d'aménagement

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.



Vue aérienne montrant la vision d'aménagement potentiel du secteur Lachine-Est

3.2

Les orientations d'aménagement

Voici les cinq grandes orientations guidant la mise en œuvre de l'écoquartier Lachine-Est :

1

Préserver l'esprit du lieu

2

Offrir un environnement attrayant, vert, 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

Préserver l'esprit du lieu

Lachine-Est porte toujours les traces des efforts humains et techniques consentis, d'abord 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 précieux témoignage d'ingéniosité, d'innovation et de savoir-faire. L'avant-gardisme de ses industries s'est manifesté dans leurs réalisations mais aussi dans la manière dont elles ont su organiser et faire évoluer leur environnement, même social, pour assurer l'efficacité de leur production.

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, par la préservation et par la mise en valeur de grandes composantes archéologiques, patrimoniales et paysagères qui lui confèrent son caractère unique. Il assure également un développement qui permettra de comprendre le fonctionnement et l'organisation de l'ancienne Cité du fer et de l'acier.

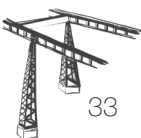
L'approche préconisée par le PPU à l'égard des bâtiments et des infrastructures des complexes industriels se veut souple, adaptative et efficace. Tout en privilégiant, elle ne fait pas de leur conservation intégrale un absolu. Elle mise sur la préservation ou sur l'intégration dans les projets d'éléments permettant d'apprécier leurs caractéristiques particulières, leur implantation, leur échelle et surtout, de faciliter la lecture des lieux et de leur dynamique pour quiconque fréquente l'écoquartier.

Le PPU propose également des mécanismes pour assurer une insertion des projets sensible au contexte et s'harmonisant avec les caractéristiques du cadre bâti et avec 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 de la 6^e Avenue. Il établit également des balises pour assurer la cohérence d'ensemble des « aires d'ambiance » qui composent le secteur.

Enfin, le PPU relève également certains aspects du patrimoine immatériel à considérer dans les choix qui s'offriront pour l'avenir du secteur.

La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- la création d'un réseau d'espaces publics intégrant de grands marqueurs historiques à travers des aménagements qui les mettent en valeur, les connectent entre eux et en facilitent l'interprétation;
- l'affirmation de la primauté d'une vocation économique pour les bâtiments des complexes industriels, sans exclure complètement la recevabilité de projets résidentiels;
- le balisage et la clarification du processus et des conditions auxquels les projets concernant les bâtiments et les sites des complexes industriels doivent se soumettre;
- l'identification de balises spécifiques par aire d'ambiance;
- une approche par critères qualitatifs (PIIA) qui tient compte, notamment, du contexte d'insertion, du patrimoine et de la contribution à la compréhension des complexes industriels et de leur dynamique dans l'élaboration et l'évaluation des projets; et
- une modulation conséquente des paramètres de hauteur, de densité et d'affectation du sol.



3.2

Les orientations d'aménagement

Offrir un environnement attrayant, vert, sain et résilient

Le long passé industriel de Lachine-Est a eu des conséquences sur l'environnement, autant dans le sens d'environnement naturel, avec la contamination des sols, que dans celui d'environnement bâti, si l'on considère par exemple l'état général du domaine public. Malgré ce passif, Lachine-Est possède un fort potentiel et plusieurs atouts, dont sa proximité à l'eau et la présence de friches végétales, sur lesquels l'écoquartier peut s'appuyer.

En matière de parcs et d'espaces verts, le PPU privilégie une approche qui considère la population à desservir plutôt que la taille des terrains à développer. Il vient ainsi combler l'écart entre l'offre et les besoins réels que la simple application des dispositions relatives à la cession de terrains pour fins de parc ne manquerait pas de créer. Il assure par ailleurs la participation du domaine privé au verdissement. Les espaces végétalisés et la canopée occupent ainsi une place importante dans l'écoquartier.

Les parcs sont connectés à un réseau vert et bleu, intégrant des friches boisées, qui relie d'autres composantes paysagères, notamment les abords du canal de Lachine, ainsi que des corridors de biodiversité. Ce réseau parcourt l'écoquartier en reprenant par endroits le tracé d'infrastructures ayant marqué son évolution, dont celui du canal des Sulpiciens. Il recompose certaines connexions entre les complexes industriels dont il vient mettre en valeur certains éléments.

Au-delà de leurs aspects esthétiques et récréatifs, les parcs et le réseau vert et bleu sont considérés comme des infrastructures qui rendent de nombreux services. Ils constituent des corridors de mobilité douce, où la canopée protège des chaleurs intenses, et jouent, en complément avec un nouveau réseau souterrain, un rôle de premier plan dans la gestion des eaux pluviales. Leur conception tient compte des vulnérabilités du territoire et des impacts des changements climatiques.

Plusieurs composantes de l'écoquartier seront précisées dans le cadre d'un processus continu qui laisse une grande place à l'exploration de solutions innovantes. Sa mise en œuvre pourra être adaptée au fil de sa progression pour intégrer des techniques et des technologies permettant d'améliorer la gestion des ressources de l'écoquartier, de réduire son empreinte carbone et d'accroître sa résilience.

La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'acquisition de terrains pour assurer une desserte adéquate en espaces verts;
- la création d'un réseau vert et bleu;
- l'implantation d'un réseau de gestion des eaux pluviales composé d'infrastructures souterraines et d'infrastructures vertes;
- une conception des parcs permettant la rétention des eaux des pluies de récurrence 100 ans;
- des dispositions réglementaires pour assurer un verdissement important des propriétés privées et leur contribution à la gestion de l'eau;
- une diversification des plantations afin d'accroître leur résilience face à diverses conditions climatiques et leur résistance aux éventuelles invasions de parasites; et
- l'exploration d'innovations techniques et technologiques pour, notamment, réduire l'empreinte carbone.

Faire de l'écoquartier un quartier complet et inclusif

L'écoquartier constitue un milieu de vie qui offre une diversité de services, de commerces, d'emplois et d'équipements facilement accessibles à pied. Il joue un rôle complémentaire avec les milieux avoisinants, dont l'apport est nécessaire à son activité économique ainsi qu'à son animation, et au dynamisme desquels, en retour, il contribue.

Le PPU prévoit ainsi l'implantation d'équipements collectifs et communautaires, à la fois pour desservir les futurs ménages de l'écoquartier et pour combler certains besoins de la population des milieux de vie existants. Dans un même ordre d'idée, il opte pour une présence commerciale axée sur les commerces de proximité complémentaires au dynamisme commercial de la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6^e Avenue.

Le PPU consacre des espaces considérables à l'emploi, lesquels englobent plusieurs bâtiments des complexes industriels, qu'ils soient vacants ou en activité. Il fait ainsi le pari de leur trouver de nouvelles vocations économiques en travaillant de concert avec les promoteur.rice.s et les acteur.rices.s concerné.e.s.

Le caractère inclusif de l'écoquartier se manifeste dans la diversité des ménages qu'il accueille mais aussi à travers la conception de l'espace public. L'organisation, l'ampleur et l'emplacement des parcs et des places publiques, à proximité d'un équipement collectif ou d'activités d'emploi facilitent leur appropriation par l'ensemble de la communauté. La trame de mobilité créée également des liens attrayants vers les abords du canal, dont le caractère public est affirmé et auxquels l'écoquartier donne accès pour tout l'arrondissement.

La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'implantation d'un pôle civique pour desservir l'écoquartier et les quartiers avoisinants par le choix d'un emplacement central, accessible en transport en commun et au cœur de la trame des déplacements actifs;
- une densité et une compacité permettant d'assurer la viabilité des commerces de proximité et du réseau de transport collectif tout en favorisant la création d'un environnement animé, convivial et sécuritaire;
- le développement d'une offre commerciale complémentaire à celle qui existe à proximité de l'écoquartier et des conditions permettant la mise en place d'une desserte adéquate en commerces et en services de proximité;
- une diversité de formes bâties et de typologies résidentielles, réparties en tenant compte des caractéristiques du milieu d'insertion, notamment des noyaux résidentiels existants;
- l'intégration de logements sociaux, abordables et familiaux;
- la conception d'un environnement urbain accueillant, inclusif et sécuritaire par des aménagements publics alliant animation, confort et accessibilité universelle; et
- la création de liens attrayants avec les quartiers avoisinants et d'une trame verte et bleue donnant notamment accès au canal et au pôle civique à partir de ceux-ci.

3.2

Les orientations d'aménagement

Assurer une présence significative de lieux d'emploi

Le dynamisme de l'écoquartier repose sur un certain équilibre entre l'habitat, les équipements collectifs, les commerces et les services de proximité et, surtout, les lieux d'emploi. La présence de ces derniers est essentielle au maintien de l'écoquartier en tant qu'espace productif, en plus de contribuer à élargir sa fréquentation et à faciliter son appropriation. Cette présence permet aussi de faire de l'écoquartier une destination et, ainsi, d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport collectif qui le desservent.

La conservation d'une vocation économique pour les bâtiments d'intérêt patrimonial est également au cœur de cette orientation. Ces bâtiments, surdimensionnés et contaminés, sont difficilement convertibles en habitations et leur inoccupation prolongée les exposerait à la dégradation. Par ailleurs, les exigences en matière de décontamination et de mise aux normes sont réduites dans le cas d'une occupation par des commerces ou par des industries légères, ce qui faciliterait également la préservation de l'intégrité de leurs structures.

Plusieurs bâtiments hébergent toujours des activités, dont des industries en situation de droits acquis. Le PPU consacre la vocation de ceux qui sont situés dans le voisinage des voies du CP tout en favorisant le renouvellement, à long terme, des activités lourdes au profit d'usages plus compatibles avec un milieu présentant une diversité de fonctions. Il privilégie également une vocation économique pour les bâtiments des complexes industriels de la partie ouest de l'écoquartier.

Pour appuyer l'activité économique, Montréal s'engage, à court terme, dans une démarche visant l'implantation d'usages transitoires compatibles avec l'état actuel des bâtiments. À long terme, elle définira un positionnement économique qui identifiera des créneaux adaptés à la situation et au parc bâti de l'écoquartier ainsi que des mécanismes pour soutenir leur implantation.

La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- l'occupation commerciale aux rez-de-chaussée le long du prolongement de la rue Notre-Dame;
- la consécration de la vocation économique du voisinage des voies du CP;
- la priorité aux usages d'emploi pour les bâtiments des complexes industriels;
- la définition, à court terme, d'usages transitoires pour assurer une occupation des bâtiments industriels vacants;
- l'identification, à moyen terme, de créneaux d'activités économiques pour l'écoquartier et de mécanismes de soutien à leur implantation; et
- l'étude des possibilités d'intégration d'entreprises d'économie sociale en collaboration avec les acteurs concernés.

Développer un réseau de mobilité collective efficient et sobre en carbone

La mobilité a joué un rôle prépondérant dans l'histoire de Lachine-Est, qui est située au confluent de voies de terre, d'eau et de fer qui la reliaient à Ville-Marie (Montréal) et au reste du continent. Ses complexes industriels formaient un écosystème organisé autour d'un réseau de transport d'une grande efficacité mais conçu pour répondre aux besoins de la production. Les traces de ces infrastructures constituent aujourd'hui un canevas pour l'élaboration de réseaux répondant aux aspirations en matière de déplacement des personnes.

Le PPU assure l'intégration d'une diversité d'options en matière de mobilité tout en favorisant un partage de la rue qui priorise ses usagers les plus vulnérables. Il optimise aussi les espaces consacrés à la mobilité, notamment en limitant les superficies dédiées aux véhicules, et veut aussi contribuer à réduire la part des énergies fossiles nécessaires à des déplacements efficaces.

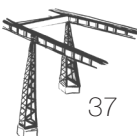
À l'échelle de l'écoquartier, le PPU établit un réseau de mobilité complet, hiérarchisé et mettant l'accent sur les mobilités douces à travers un réseau piéton et cyclable généreux et vert, offrant des conditions de déplacement confortables, agréables et sécuritaires ainsi que des parcours directs vers les principaux points d'intérêt et les équipements communautaires. Ce réseau assure la connexion de l'écoquartier aux quartiers avoisinants ainsi qu'au reste de la Ville.

En matière de transport collectif, le PPU valorise la gare du Canal, en facilitant son accès par un réseau actif attrayant, parallèlement à la poursuite des échanges avec la société de transport métropolitain EXO en vue de pérenniser son implantation et de parfaire son aménagement. Le PPU préconise également l'intégration, dans l'axe de la rue Victoria, d'un mode de transport structurant reliant l'écoquartier et l'ensemble de l'arrondissement de Lachine au centre-ville.

Le PPU comporte peu de rues exclusivement dédiées à la circulation automobile et propose des largeurs de chaussées généralement réduites. Il table sur une connectivité accrue entre le réseau municipal et le réseau autoroutier, à la faveur du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre, pour améliorer les déplacements véhiculaires, notamment vers le centre-ville. Il met également en place des mécanismes pour rationaliser les surfaces consacrées aux automobiles, principalement en matière de stationnement.

La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur les principes et les mécanismes suivants :

- un réseau de mobilité structuré par un réseau vert et bleu principalement dédié aux modes actifs et combiné à un réseau piéton;
- une trame de rues locales majoritairement composée de rues partagées sur lesquelles la circulation est apaisée;
- un accès à la gare simplifié et attrayant;
- une connectivité accrue avec les axes desservant le réseau autoroutier; et
- une approche et des exigences novatrices en matière de stationnement.





3.3


Le plan d'ensemble concerté


L'approche conceptuelle


Voici les principaux éléments ayant inspiré les aménagements proposés dans le plan d'ensemble concerté :

 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;

 la mise en valeur des **marqueurs patrimoniaux identitaires** (ponts roulants, chemin de fer, talus ferroviaire, halles industrielles, pont ferroviaire Rockfield) en les utilisant comme toile de fond des principaux espaces publics;

 la réinterprétation des **témoins disparus** du passé (occupation autochtone, canal des Sulpiciens, traces de chemin de fer, noyaux villageois) afin de les révéler et de les mettre en valeur;

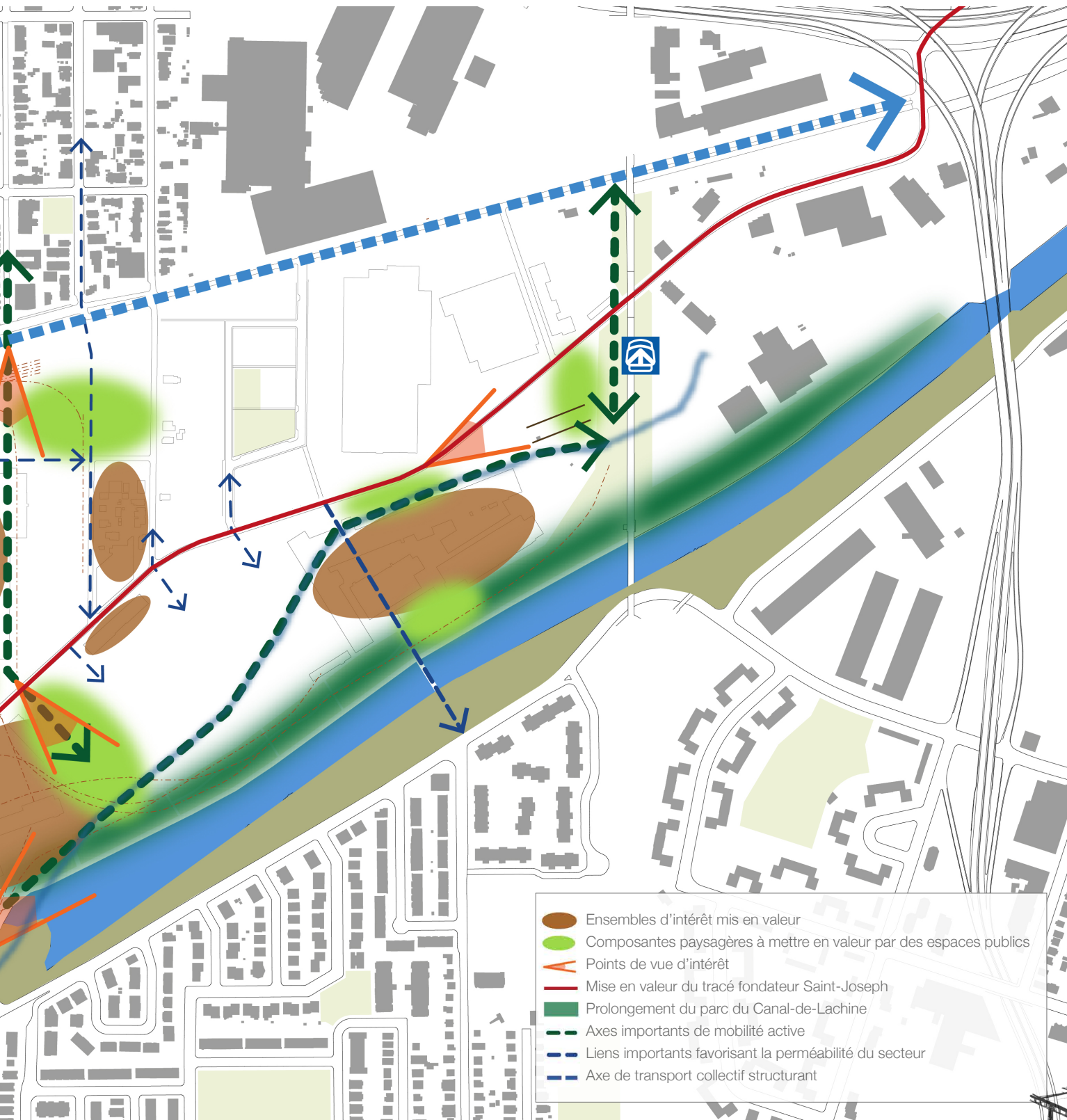
 la mise en valeur du **caractère unique du parcours fondateur Saint-Joseph** (Upper Lachine Road), de sa sinuosité, de l'encadrement bâti resserré, du gabarit bâti de petit à moyen, des séquences paysagères marquées, etc.









 la conservation et la création de **percées visuelles** sur le canal de Lachine à partir du boulevard Saint-Joseph; et

 l'**accessibilité publique aux bordures du canal** de Lachine.



Plan schématique de l'approche conceptuelle



-  Ensembles d'intérêt mis en valeur
-  Composantes paysagères à mettre en valeur par des espaces publics
-  Points de vue d'intérêt
-  Mise en valeur du tracé fondateur Saint-Joseph
-  Prolongement du parc du Canal-de-Lachine
-  Axes importants de mobilité active
-  Liens importants favorisant la perméabilité du secteur
-  Axe de transport collectif structurant

3.3

Suite...Le plan d'ensemble concerté

L'écoquartier prend forme

Le plan d'ensemble illustre la manière dont l'écoquartier peut concrètement prendre forme en assurant l'intégration de la vision, des orientations et de l'approche conceptuelle décrites précédemment. D'abord illustré ci-contre dans sa globalité, le plan d'ensemble est par la suite détaillé dans la présente sous-section sous forme de fiches thématiques qui mettent en relief la relation entre ses composantes, soit :

- le patrimoine
- la trame verte et bleue
- la gestion de l'eau
- la mobilité
- la mixité d'activités
- la forme urbaine.

Chaque fiche thématique précise les objectifs d'intervention et les moyens retenus pour assurer leur mise en œuvre.

L'écoquartier en quelques chiffres

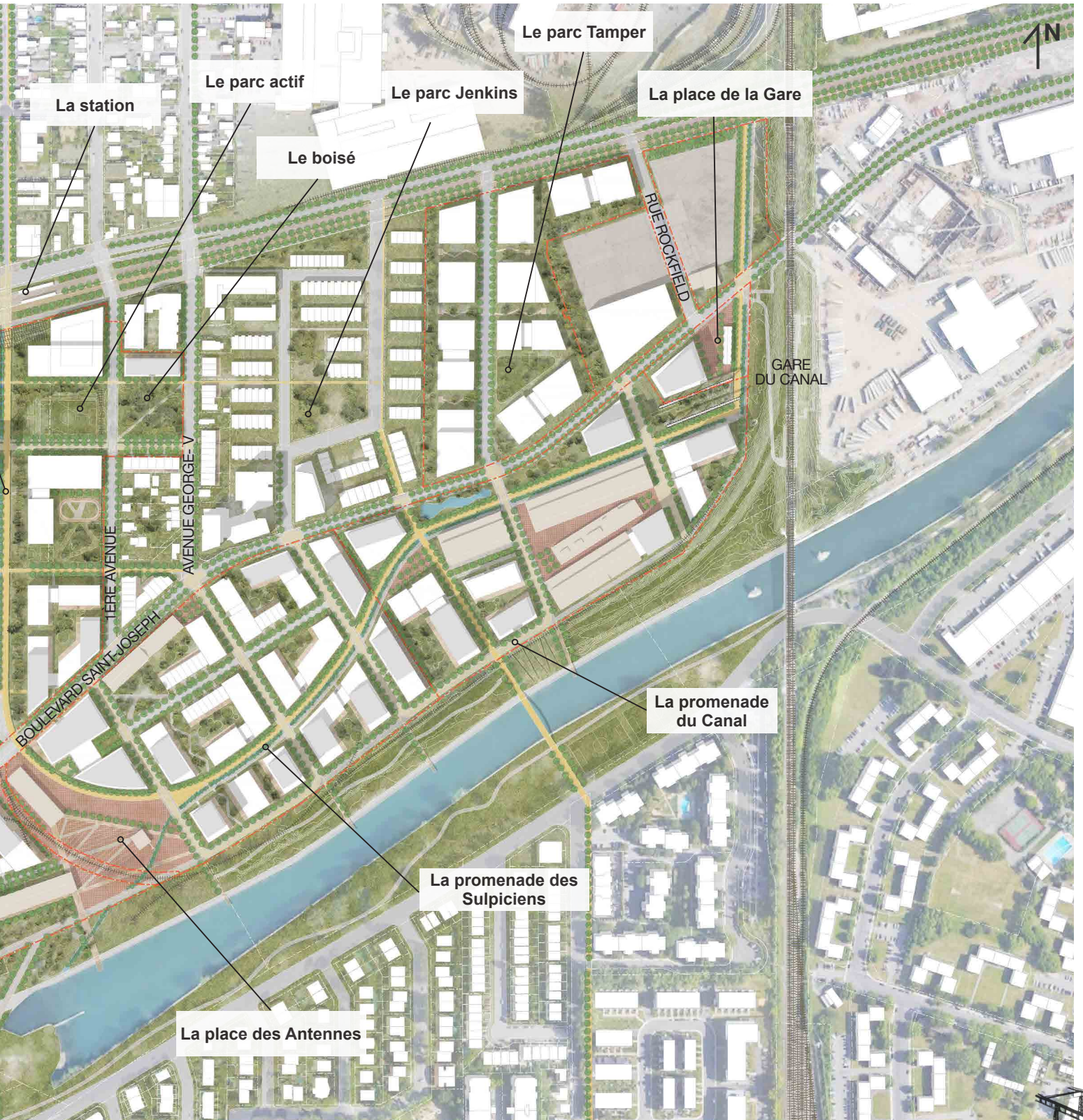
- environ 7 400 logements
- au moins 22 % du secteur en espaces verts et en parcs
- environ 266 000 m² d'activités économiques
- au moins 24 000 m² d'activités institutionnelles dont une école primaire et un centre sportif et communautaire

Note : il faut considérer le plan d'ensemble comme une hypothèse présentée à titre indicatif et non comme une représentation de la forme définitive de l'écoquartier. Il constitue une référence pour orienter les interventions sans avoir pour effet d'exclure d'autres propositions qui pourraient, dans une certaine mesure, différer tout en respectant l'esprit et la vision du PPU. Ainsi, ce plan d'ensemble de même que les autres plans de la présente section n'ont pas de portée légale.



Plan d'ensemble concerté : une hypothèse de développement pour le secteur

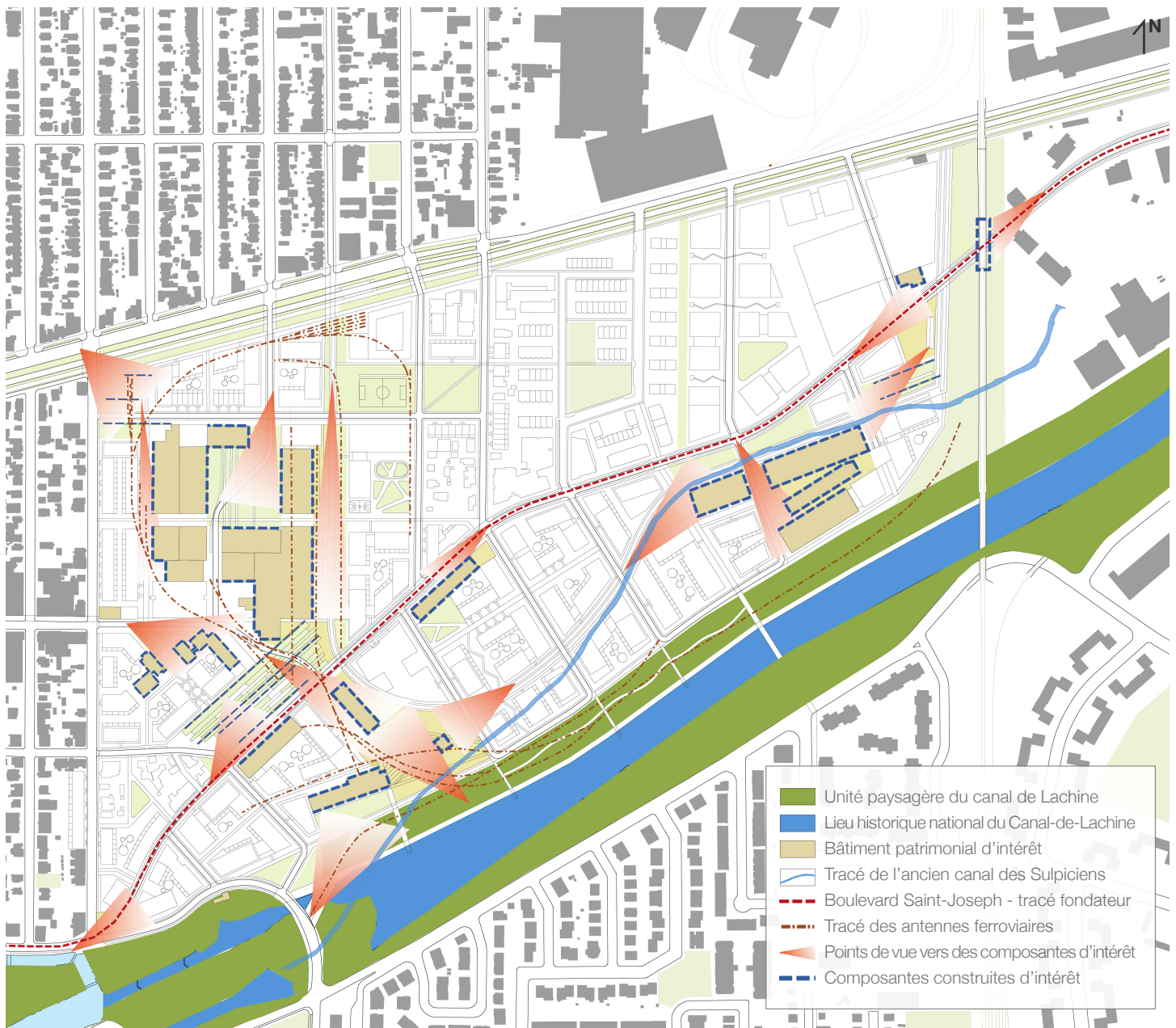
UN POTENTIEL DE 7 400 LOGEMENTS ET DE
266 000 m² D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



3.3.1

La mise en scène du patrimoine

Le riche patrimoine industriel, archéologique et paysager offre une signature d'exception pour la valorisation du secteur. Il est une source d'inspiration et de créativité pour l'édification d'un écoquartier durable, évolutif, attrayant et novateur doté d'une identité forte.



Plan des composantes d'intérêt patrimonial mises en valeur par le plan d'ensemble

Les objectifs d'intervention

- Perpétuer le sens, l'identité et l'esprit du lieu
- Mettre l'organisation des complexes industriels et leur synergie en valeur
- Maximiser la préservation et l'occupation des bâtiments des complexes industriels
- Approfondir les connaissances sur le patrimoine bâti et archéologique
- Renforcer la fierté des citoyens

Les moyens retenus

- La mise en valeur de l'eau, du fer et de l'esprit d'innovation dans les aménagements
- La valorisation des vestiges industriels dans l'aménagement de l'espace public
- Le maintien de la lisibilité des traces historiques par des choix d'aménagement et de design conséquents
- La préservation ou la création de percées visuelles assurant la mise en scène des éléments d'intérêt
- L'exploration d'usages possibles pour assurer l'occupation des bâtiments industriels en privilégiant des fonctions civiques ou d'emploi (équipements collectifs, industries légères, commerces, usages transitoires)
- La rédaction d'énoncés d'intérêt patrimonial
- La mise en place d'un processus participatif pour accompagner la transformation du site

La mise en valeur de grands marqueurs historiques :

- les **grands ensembles bâtis industriels** (et leur relation les uns avec les autres) : la Dominion Bridge, la Stelfil et la Allis-Chalmers
- le **boulevard Saint-Joseph** : autrefois Upper Lachine Road, présent dès le 17^e siècle et désigné au Plan d'urbanisme de Montréal en tant que tracé fondateur
- le **canal des Sulpiciens** : premier ouvrage de canalisation en Amérique du Nord (1680-1701) dont les vestiges sont toujours présents dans la partie sud du secteur
- le **canal de Lachine et ses berges** : berceau de l'industrialisation au Canada et dont la présence a favorisé le développement de la zone industrielle de Lachine-Est
- les **voies ferrées** : réseau complexe ayant en partie généré les formes industrielles telles qu'on les connaît aujourd'hui
- les **ponts roulants** : équipements industriels d'importance pour le chargement et le déchargement des pièces d'acier, encore présents sur quelques propriétés du secteur

Illustrations inspirantes



Mise en valeur des éléments patrimoniaux à travers des parcours de découvertes

Illustration inspirante 1



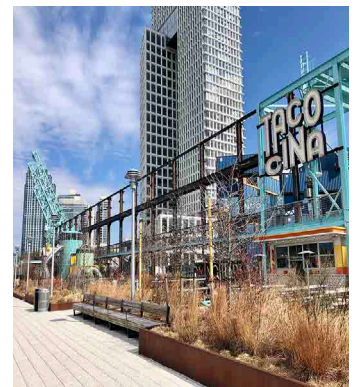
Réappropriation de structures historiques significatives pour l'histoire du lieu

Illustration inspirante 2



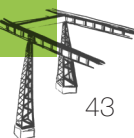
Rappel des traces ferroviaires du passé

Illustration inspirante 3



Réutilisation d'éléments patrimoniaux structurants pour offrir de nouvelles activités

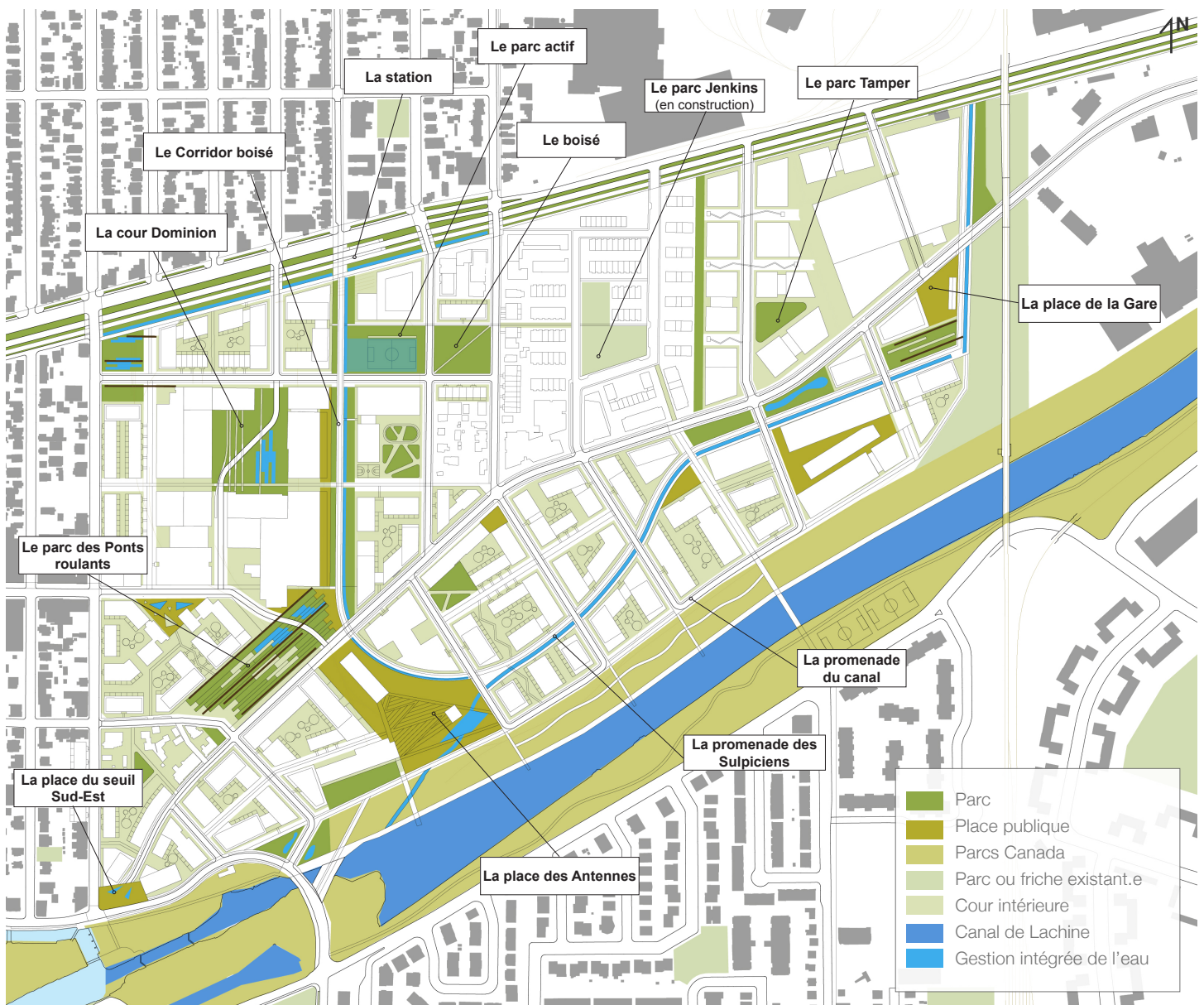
Illustration inspirante 4



3.3.2

La trame verte et bleue

La requalification du secteur s'appuie sur la création d'un réseau d'espaces verts qui relie ses principaux lieux d'intérêt, tout en assurant une gestion et une mise en valeur de l'eau. Cette trame verte et bleue, qui est une composante importante du réseau de mobilité, forme l'armature à partir de laquelle les activités et le cadre bâti se déploient dans l'écoquartier.



Plan de la trame verte et bleue proposée au plan d'ensemble

Les objectifs d'intervention

- Mettre en valeur les qualités paysagères, archéologiques et architecturales de Lachine-Est
- Offrir des conditions agréables et confortables aux déplacements piétons à travers l'écoquartier
- Créer des liens verts attrayants avec les quartiers limitrophes
- Relier les principaux parcs, équipements et lieux d'intérêt et faciliter leur accès
- Augmenter les surfaces végétales de façon importante et réduire les îlots de chaleur
- Viser un ratio de 9 m² d'espaces verts par habitant.e, tel que prescrit par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)
- Viser un taux de canopée de 25 % pour l'ensemble du quartier, tel que prescrit par le Plan d'action canopée 2012-2021
- Accroître la biodiversité et la résilience des plantations
- Exploiter l'eau et sa gestion en tant qu'élément paysager

Les moyens retenus

- L'établissement d'un réseau de parcs et de voies publiques intégrant et reliant plusieurs des composantes remarquables du secteur (canal de Lachine, canal des Sulpiciens, ponts roulants, antennes ferroviaires)
- La création d'une interface publique avec le canal de Lachine
- L'identification de principes de mobilité et de balises d'aménagement pour guider la conception des voies de mobilité, des voies partagées et des voies piétonnes
- L'interconnexion de la trame verte et bleue avec le réseau piéton et les quartiers limitrophes
- L'acquisition de terrains pour établir une offre en espaces verts adéquate en fonction de la population anticipée
- La mise en réseau d'espaces publics variés afin de répondre aux besoins des nouveaux usages et usager.ère.s
- La diversification des plantations
- La constitution d'une trame verte et bleue propice aux corridors de biodiversité
- Une conception des parcs et de la trame bleue assurant une gestion résiliente de l'eau

Illustrations inspirantes



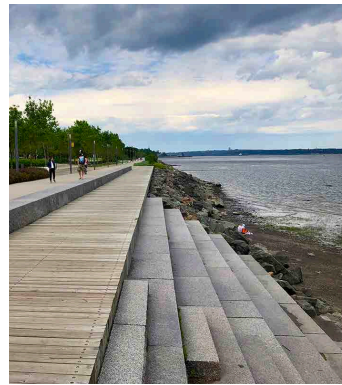
Réaménagement potentiel de la cour Dominion Bridge

Illustration inspirante 5



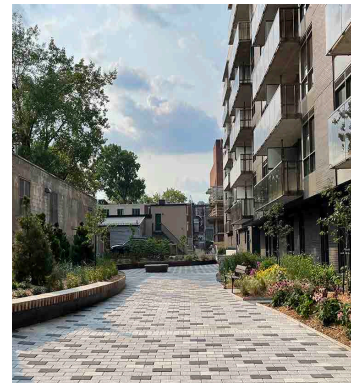
Verdissement au sein du Corridor boisé

Illustration inspirante 6



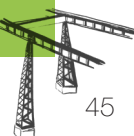
Réaménagement des berges pour la promenade du canal

Illustration inspirante 7



Ambiance le long de la nouvelle promenade des Sulpiciens

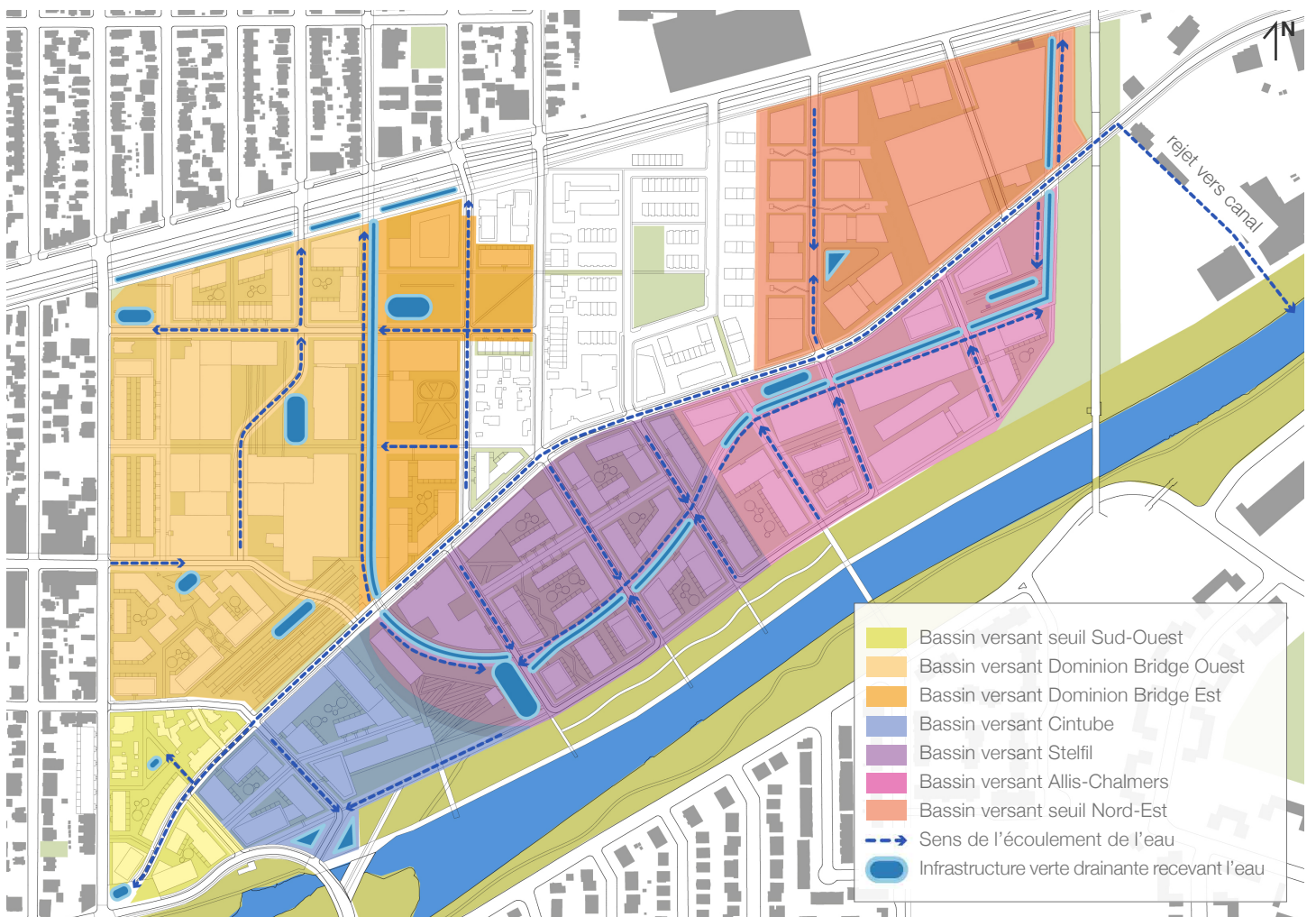
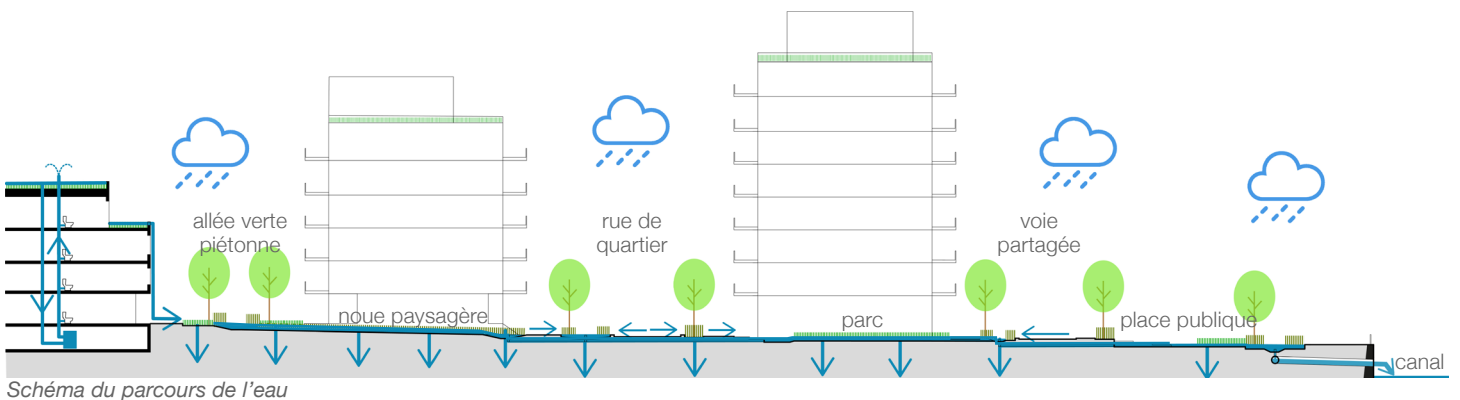
Illustration inspirante 8



3.3.3

Une gestion résiliente de l'eau

Plus qu'un simple élément paysager, le réseau bleu est conçu comme une véritable infrastructure qui assure, avec la mise en place d'un réseau pluvial traditionnel, une gestion efficace des eaux de ruissellement et qui contribue à la résilience de l'écoquartier dans le contexte des changements climatiques.

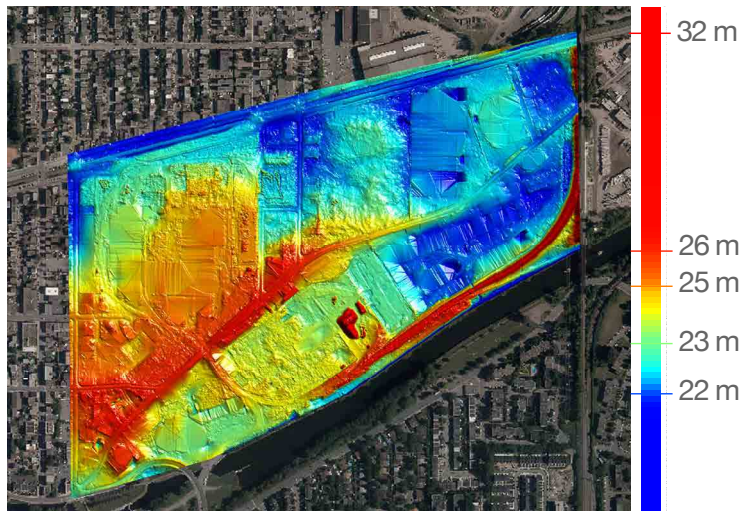


Plan du réseau intégré de gestion des eaux de ruissellement par bassin versant

10 À 15 % DU TERRITOIRE DÉDIÉ AUX INFRASTRUCTURES VERTES

Les objectifs d'intervention

- Assurer une gestion efficace des eaux de ruissellement
- Mettre la gestion de l'eau à contribution pour la réduction des îlots de chaleur, la création d'habitats fauniques et floristiques, l'esthétique du quartier et la réduction des GES
- Réduire les volumes de ruissellement à la source
- Limiter les risques d'inondation et assurer la résilience de l'écoquartier lors des pluies exceptionnelles
- Minimiser les impacts des rejets sur le canal de Lachine
- Optimiser l'utilisation des ressources et des aménagements



Carte de l'élévation existante du sol par rapport au niveau de la mer

Les moyens retenus

- La construction d'un réseau pluvial avec un point de rejet principal vers le canal de Lachine
- La rétention à la source à l'aide d'infrastructures bleues et vertes sur le domaine privé
- L'augmentation du verdissement et le recours à des revêtements plus perméables (ex. : toit, stationnement, trottoir et rue)
- L'intégration d'infrastructures vertes drainantes afin de promouvoir le traitement et l'évapotranspiration du ruissellement à la source
- L'utilisation prioritaire du ruissellement pour irriguer des surfaces verdies
- La conception de voies publiques permettant de faire cheminer l'eau de ruissellement de façon sécuritaire vers des espaces publics résilients face aux inondations lors de pluies exceptionnelles
- L'aménagement de parcs et d'espaces verts plus bas que les voies publiques ou que les propriétés privées et pouvant soutenir les inondations en cas de pluies exceptionnelles
- L'établissement d'une stratégie d'ensemble à l'échelle de chaque grande propriété visant la résilience du quartier face aux pluies exceptionnelles
- L'augmentation de la résilience passive des bâtiments contre les inondations en planifiant leurs niveaux selon la stratégie d'ensemble
- Le traitement des surfaces perméables par filtration dans les infrastructures vertes drainantes (ex. : noue végétalisée, jardin de pluie, place résiliente, etc.) afin de limiter les matières solides transportées jusqu'au canal
- La mutualisation de la gestion de l'eau et du verdissement

Illustrations inspirantes



Milieu naturel préservé et favorisant la rétention

Illustration inspirante 9



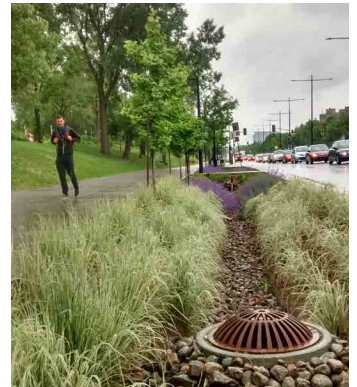
Caniveau intégré au sein de la conception de voies piétonnes

Illustration inspirante 10



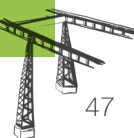
Intégration de places résilientes

Illustration inspirante 11



Infrastructures vertes drainantes le long des voies publiques

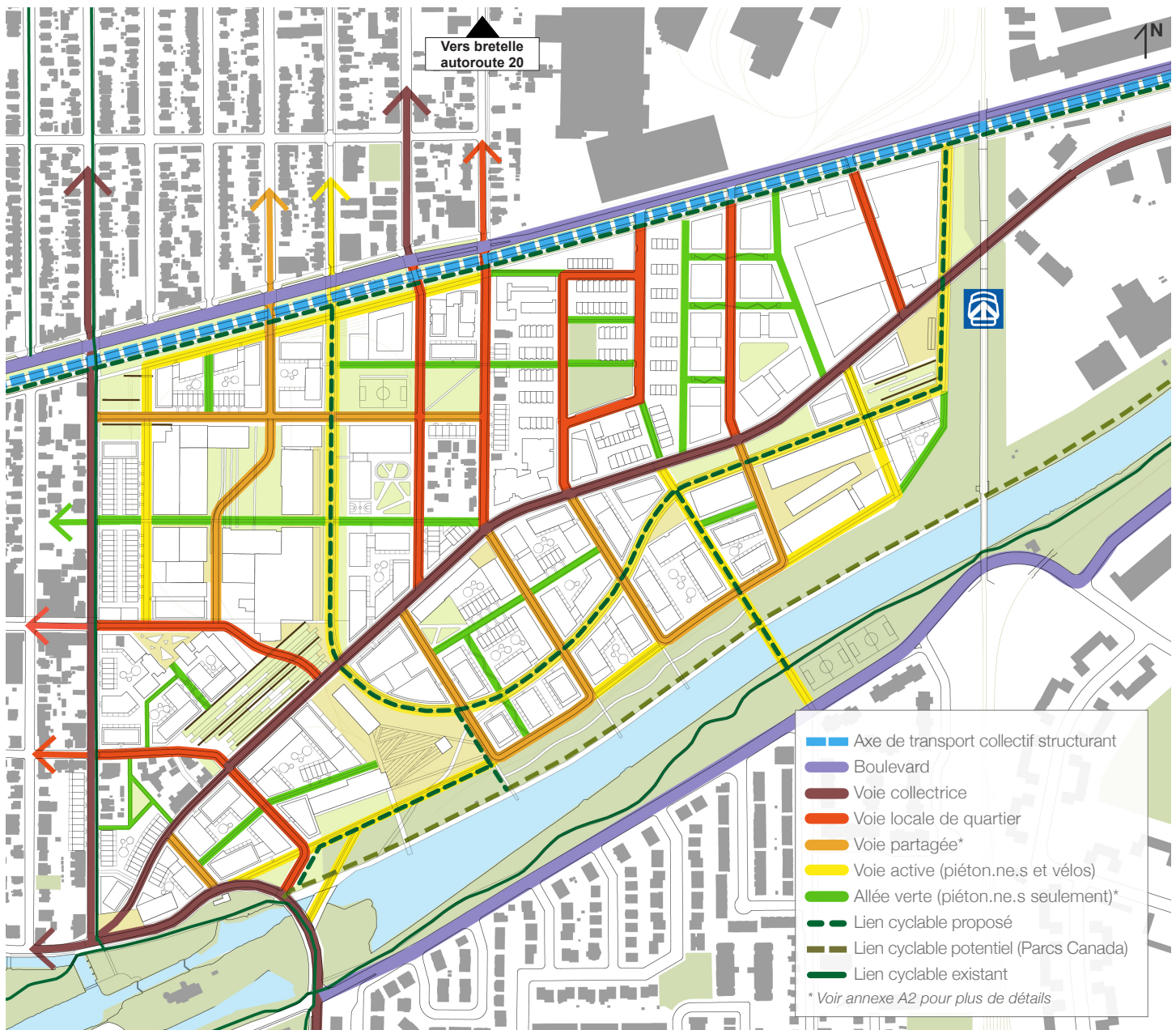
Illustration inspirante 12



3.3.4

Une mobilité étendue et équilibrée

Le réseau de mobilité de l'écoquartier propose un partage équitable de la rue et offre des conditions de déplacement confortables, conviviales et sécuritaires pour les modes actifs de transport. Ce réseau vient resserrer les liens avec les quartiers limitrophes et permet d'accéder facilement aux infrastructures de transport collectif - existantes ou projetées - qui relient l'écoquartier au reste de la ville.



2,5 KM DE VOIES EXCLUSIVEMENT PIÉTONNES 2,8 KM DE NOUVELLES VOIES CYCLABLES, DONT LE REV

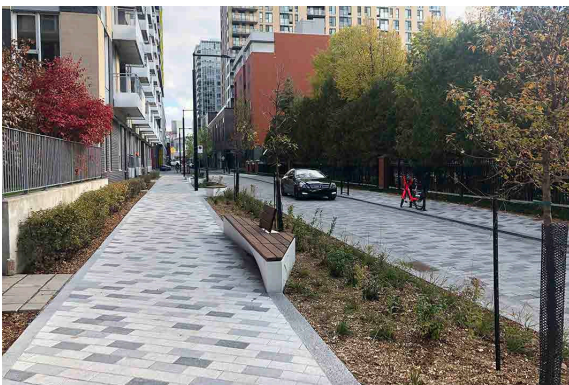
Les objectifs d'intervention

- Assurer la cohabitation harmonieuse de tous les modes de déplacement et le partage équitable de la rue en priorisant les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes)
- Offrir des conditions conviviales et sécuritaires pour des déplacements actifs efficaces dans l'ensemble de l'écoquartier
- Faciliter l'accès aux principaux attraits de l'écoquartier (parcs, canal de Lachine, équipements collectifs)
- Resserrer les liens avec les quartiers limitrophes
- Appuyer l'utilisation des transports collectifs et lier efficacement l'écoquartier au reste de la ville
- Limiter la circulation de transit et optimiser l'espace dédié à l'automobile
- Assurer la contribution du réseau de mobilité au verdissement, à la gestion de l'eau et à la lutte aux îlots de chaleur

Les moyens retenus

- Le déploiement d'un réseau de voies publiques, comportant de nombreuses voies piétonnes, actives ou partagées, cohérent avec la trame orthogonale des quartiers adjacents
- La création d'un grand axe de mobilité active traversant l'ensemble de l'écoquartier et reliant ses principaux lieux d'intérêt
- La définition d'axes pour le franchissement et le fractionnement des sites des grands complexes industriels respectant la cohésion et l'interconnexion des différents bâtiments entre eux
- L'aménagement de plusieurs axes favorisant des percées visuelles vers les éléments d'intérêt (patrimoine, canal, etc.)
- La plantation d'arbres à grand déploiement et d'une grande variété d'espèces de végétaux contribuant à l'aménagement de zones tampons entre les modes de déplacement les plus vulnérables
- L'établissement de critères de conception pour les voies de mobilité concernant, notamment, le partage de la chaussée, le verdissement, la gestion de l'eau, la mise en valeur du patrimoine, en fonction de leur rôle dans la hiérarchie des déplacements
- L'intégration des principes de la Vision Zéro lors de la conception des nouvelles rues et intersections
- Le réaménagement des emprises de rues existantes selon des balises prédéfinies
- Le prolongement de la rue Notre-Dame dans l'écoquartier
- L'aménagement d'une passerelle entre les deux rives du canal de Lachine
- La multiplication des axes cyclables, particulièrement en périphérie du secteur, et l'aménagement potentiel du REV (réseau express vélo) sur la rue Victoria
- L'établissement de liaisons efficaces vers la gare du Canal et l'axe de la rue Victoria
- L'instauration de pôles de mobilité partagée (BIXI, autopartage, etc.)
- L'installation de mobilier distinctif (lampadaires, bancs, supports à vélo, etc.) complémentaire à la mobilité active
- L'utilisation du réseau de rues et de passages verts pour acheminer les eaux de ruissellement vers les parcs ou les espaces de rétention et réduire les risques d'inondation sur la voie publique

Illustrations inspirantes



Sécurisation et convivialité des déplacements actifs au sein d'un réseau verti et bien drainé

Illustration inspirante 13



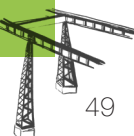
Répartition équilibrée des modes de déplacements ainsi que des espaces verts

Illustration inspirante 14



Lien piéton au cœur des projets immobiliers

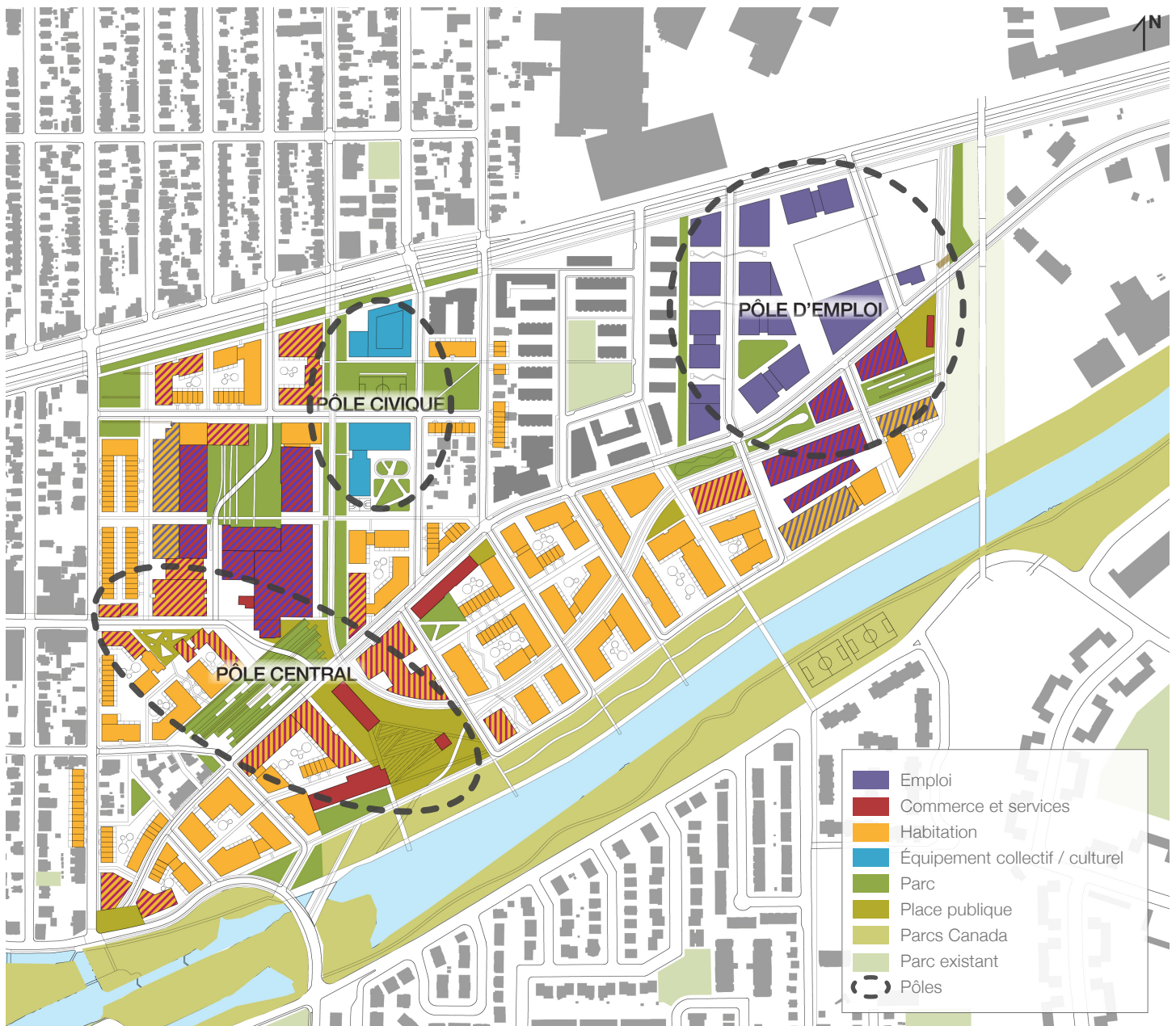
Illustration inspirante 15



3.3.5

Une offre résidentielle et des usages diversifiés

L'écoquartier Lachine-Est est à la fois un milieu de vie qui accueille une diversité de ménages en offrant des logements, des espaces de loisir, des commerces et des services qui répondent à leurs besoins et un lieu de destination qui offre des emplois à la communauté élargie. Il propose une mixité d'usages institutionnels, commerciaux et d'industrie légère qui permet d'élargir la base de sa fréquentation et de soutenir son animation.



Plan de la répartition potentielle des activités proposées au plan d'ensemble

Les objectifs d'intervention

- Favoriser l'accès aux logements et aux services pour une diversité de clientèles
- Offrir une desserte adéquate en commerces, en services de proximité et en équipements collectifs et éducatifs pour les ménages du secteur et des quartiers avoisinants
- Compléter l'offre existante en commerces et en services dans les milieux avoisinants
- Contribuer à l'animation du secteur en assurant un certain achalandage
- Soutenir l'esprit de communauté et les interactions avec les milieux avoisinants
- Assurer la présence d'activités économiques variées
- Réduire les déplacements pour le travail ou les achats

Le pôle civique

La Ville s'est prévalu de son droit de préemption afin d'acquérir un terrain destiné à accueillir un pôle civique regroupant un centre sportif et communautaire d'environ 8 000 m² (piscine, gymnases, palestres et locaux communautaires), un vaste espace public et une école primaire. Ce pôle civique deviendra un point d'ancrage tant pour les futurs ménages de l'écoquartier que pour ceux des quartiers avoisinants.

Les moyens retenus

- Un encadrement réglementaire favorisant une diversité de typologies résidentielles
- Le soutien à la construction de logements sociaux, abordables et familiaux (Règlement pour une métropole mixte, programmes, ententes)
- La création d'un pôle civique, dès les premières phases du développement, facilement accessible en transport actif et collectif
- La collaboration avec le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) en vue d'implanter une école
- Le développement d'une offre commerciale complémentaire à celle qui existe sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la 6^e Avenue
- L'implantation de commerces et de services à des endroits clés et à distance de marche afin de minimiser les déplacements motorisés
- La préservation et l'intégration d'emplois compatibles avec la fonction résidentielle (bureaux, industries légères, recherche et développement, ateliers d'artiste, etc.), particulièrement au sein des grands ensembles patrimoniaux
- La mise à profit du réseau de transport actif pour bien desservir les équipements à l'échelle du secteur depuis les quartiers environnants

Illustrations inspirantes



Déambulation commerciale au cœur d'un secteur patrimonial

Illustration inspirante 16



Pôle civique d'activités communautaires

Illustration inspirante 17



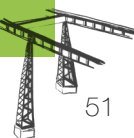
Mixité des fonctions au sein d'un projet immobilier

Illustration inspirante 18



Variété d'espaces et d'activités complémentaires

Illustration inspirante 19



3.3.6

Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever

L'écoquartier prend forme dans un cadre bâti dont les caractéristiques varient selon le contexte d'insertion et contribuent à créer des ambiances respectueuses de l'échelle humaine. Il présente une forme et une densité qui permettent de répondre aux défis en matière de gestion de l'eau, de mobilité, d'utilisation efficace des infrastructures, de verdissement et de réhabilitation des sols contaminés, tout en offrant un milieu de vie de qualité.



Plan de l'intensité des gabarits construits proposés au plan d'aménagement

LA HAUTEUR MOYENNE PRIVILÉGIÉE (JUSQU'À HUIT ÉTAGES), SOUTENANT L'ÉCHELLE HUMAINE

Les objectifs d'intervention

- Offrir une grande diversité de formes et de typologies architecturales des constructions
- Assurer le respect des milieux bâtis existants
- Mettre en valeur les composantes patrimoniales et les autres composantes d'intérêt
- Créer un quartier à échelle humaine
- Dégager des espaces au sol pour l'aménagement de parcs, de passages et d'infrastructures vertes
- Encadrer adéquatement les rues et les espaces publics
- Soutenir la viabilité de l'écoquartier par une certaine densité construite

Les moyens retenus

- La modulation des hauteurs en tenant compte du contexte environnant
- La mise à profit du gabarit à échelle humaine, en privilégiant la hauteur moyenne (environ huit étages)
- L'intégration d'avancées ou de retraits dans les bâtiments de plus forte hauteur
- La prise en compte des aspects bioclimatiques (vents, ensoleillement, ombrages, bruit, etc.) dans la réglementation d'urbanisme
- Une implantation construite permettant de libérer des espaces au sol pour divers aménagements paysagers
- L'implantation de bâtiments de plus grand gabarit en périphérie du secteur (rue Victoria, canal de Lachine, seuils), là où les dégagements sont plus importants
- Le positionnement des nouvelles constructions afin d'assurer un encadrement visuel vers différents éléments patrimoniaux

Illustrations inspirantes



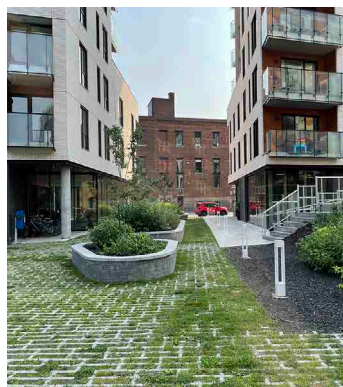
Volumes construits favorisant l'encadrement des espaces publics et la découverte du cœur des îlots

Illustration inspirante 20



Interface de plus forte densité face au réseau potentiel de transport collectif structurant

Illustration inspirante 21



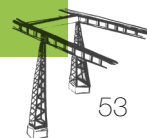
Mise en valeur du patrimoine par des percées visuelles ciblées

Illustration inspirante 22



Interface construite permettant d'habiter le canal de Lachine

Illustration inspirante 23

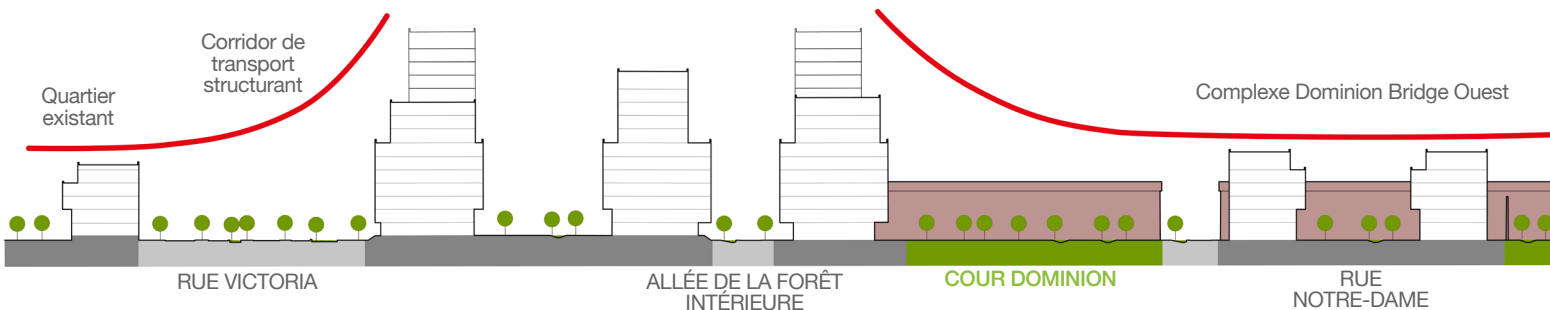


3.3.6 (suite)

Une forme adaptée au contexte et aux défis à relever

L'approche concernant les hauteurs

La vision reflétée par le plan d'aménagement privilégie l'implantation d'immeubles de plus faible hauteur au cœur de l'écoquartier, notamment le long du parcours fondateur qu'est le boulevard Saint-Joseph et à l'est, à proximité du quartier résidentiel du Vieux-Lachine. Au nord (rue Victoria) et au sud (canal de Lachine), là où la trame offre de plus grands dégagements visuels, des immeubles plus élevés sont proposés, surplombant de larges paysages faisant face à des espaces publics d'envergure ou à des infrastructures de mobilité importantes. Cette approche permet de créer un cœur de quartier favorisant une ambiance à l'échelle humaine, en accord avec les noyaux résidentiels existants et avec les ensembles de bâtiments patrimoniaux. Ceci contribue également à l'esprit des lieux et offre la possibilité de créer de nouveaux paysages le long des axes majeurs de l'écoquartier.



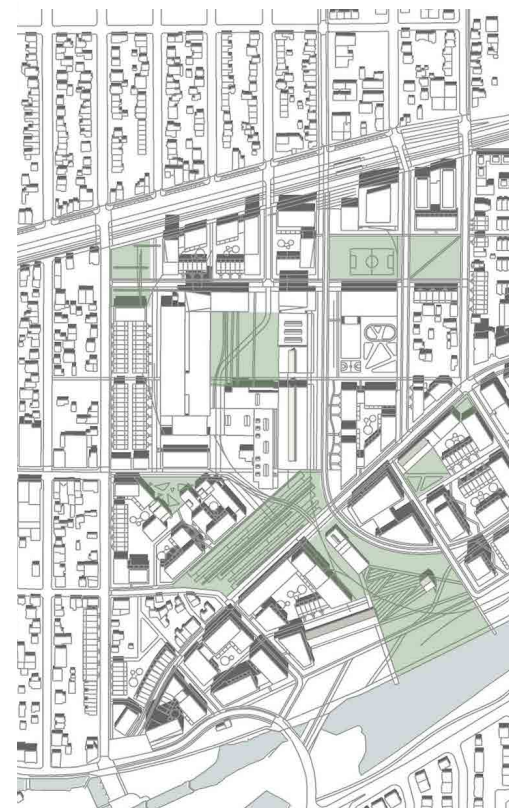
Coupe schématique montrant l'approche volumétrique entre la rue Victoria et le canal de Lachine

Équinoxe (21 mars/septembre) - 9 h 00



Étude d'ensevelissement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 9 h 00

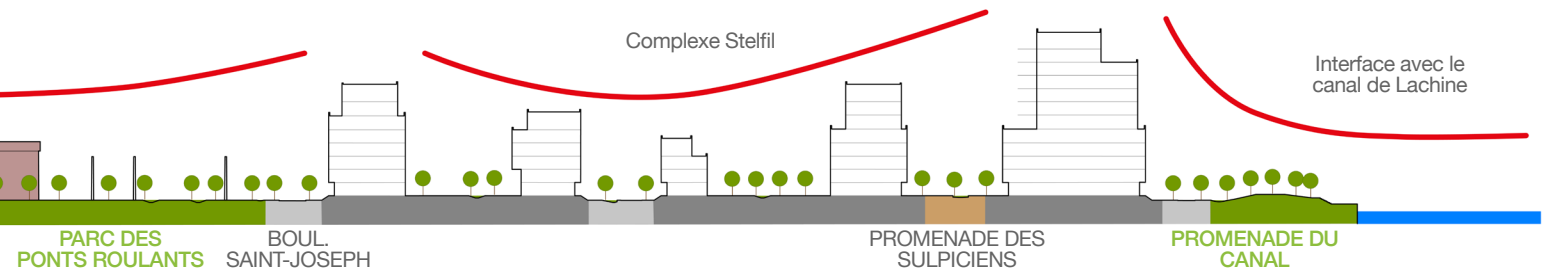
Équinoxe (21 mars/septembre)



Étude d'ensevelissement du plan d'ensemble à l'équinoxe

L'étude d'ensoleillement

Le plan d'ensemble mise sur une optimisation de l'ensoleillement pour les espaces d'accès public. Elle a guidé le choix de l'emplacement des bâtiments de fort gabarit au sein de l'écoquartier, dans un souci de minimiser les masques d'ombrage dans les places publiques et dans les parcs. Une étude d'ensoleillement a été réalisée pour des moments clés de l'année représentant les quatre saisons, soit aux solstices et aux équinoxes. Les équinoxes sont plus représentatives de la moyenne d'ensoleillement annuelle alors que les solstices représentent plutôt les extrêmes (journée la plus longue en été ou la plus courte en hiver). Les images présentées sur les plans ci-bas illustrent trois moments-clés de la journée. L'étude d'ensoleillement préliminaire montre ainsi que la plupart des espaces publics sont majoritairement ensoleillés au moins six mois par année (de mars à septembre).



- 12 h 00



Equinoxe - 12 h 00

Équinoxe (21 mars/septembre) - 15 h 00



Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 15 h 00



L'ancienne chaufferie sur le site de la Stelfil

4

Les interventions détaillées

*Des ambiances
représentatives de
l'esprit du lieu*

Cette section aborde de manière détaillée les intentions d'aménagement sur lesquelles repose le PPU. Elle intervient à une échelle plus fine que la section précédente et est divisée en trois parties :

4.1 — LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT

Cette première partie énonce les principes qui devront être respectés dans le cadre de toute intervention.

4.2 — LES MARQUEURS STRUCTURANTS

Cette deuxième partie décrit les interventions proposées spécifiquement pour certains liens de mobilité ou pour certains lieux publics structurants dans l'écoquartier.

4.3 — LES AIRES D'AMBIANCE

Cette dernière partie présente les interventions proposées spécifiquement pour chacun des grands ensembles construits, des grandes propriétés industrielles ou des seuils.

Chacune de ces sous-sections est présentée sous forme de fiche pour en faciliter la lecture et l'application.

Enfin, tout comme dans la section précédente, les aménagements sont proposés à titre indicatif et pourraient différer du visuel suggéré.

4.1

Les principes généraux d'aménagement

4.1.1 Les voies de mobilité

Dans la conception des liens de tout type de mobilité au sein de l'écoquartier, il est impératif de prévoir des aménagements répondant aux balises suivantes.

LA GESTION DE L'EAU

- Réduire les surfaces imperméables
- Concevoir un réseau de mobilité intégrant différentes typologies de rue permettant un cheminement efficace et sécuritaire des eaux de ruissellement vers les parcs lors de pluies exceptionnelles
- Promouvoir l'aménagement d'infrastructures vertes (ex. : noue végétalisée, jardin de pluie ou de captation, d'infiltration et de traitement des eaux, etc.)
- Prévoir des pentes continues d'au moins 0,5 % pour un cheminement de l'eau efficace
- Éviter toute possibilité de débordement du ruissellement de la chaussée vers les propriétés privées
- Planifier les axes d'écoulement majeurs de l'eau sur la voie publique afin d'assurer le déplacement sécuritaire des personnes et des véhicules d'urgence lors des pluies exceptionnelles
- Prévoir que les surfaces imperméables de stationnement ou de débarcadère se drainent vers des surfaces vertes
- Favoriser des aménagements de gestion de l'eau appropriables par les usager.ère.s, en misant sur le côté ludique et éducatif (ex. : plateformes d'observation, ponts et ponceaux, jeux d'eau, panneaux explicatifs, etc.)

L'AMÉNAGEMENT ET LA SÉCURITÉ

- Assurer une circulation conviviale et sécuritaire pour tous les modes de transports, particulièrement les modes actifs
- Concevoir des aménagements assurant une utilisation conviviale et sécuritaire pour les quatre saisons, en tenant particulièrement compte des contraintes hivernales (heures d'ensoleillement, protection du vent, déneigement, sécurité en cas de gel, etc.)
- Appliquer les principes de l'approche Vision Zéro
- Appliquer les critères de conception de l'accessibilité universelle
- Prévoir un mobilier urbain présentant un design de grande qualité
- Installer le mobilier urbain stratégiquement et en quantité suffisante (ex. : buvettes, bacs à déchets tri-compartmentés, supports à vélo, etc.)



Exemple de bassin drainant en terre-plein central



Exemple de noue drainante et de mobilier urbain

4.1.2 L'aménagement des terrains

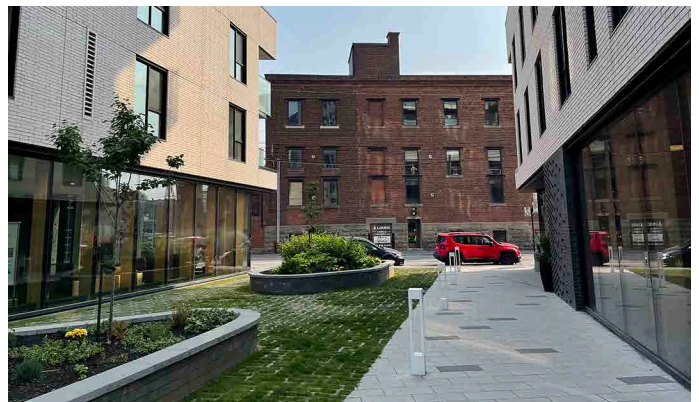
La priorité municipale concernant la résilience face aux changements climatiques exige des actions concrètes quant à l'aménagement des terrains privés. Les principes suivants, présentés par thématiques, doivent donc faire partie du processus de conception des projets immobiliers pour l'ensemble du territoire du PPU.

LA GESTION DE L'EAU ET LE VERDISSEMENT

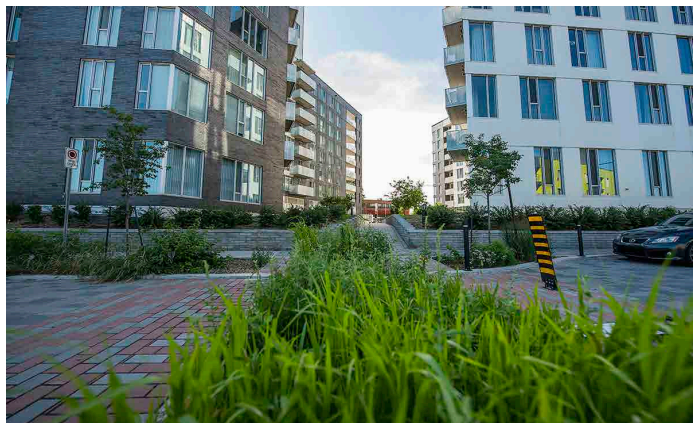
- Prendre en compte le réseau intégré de gestion des eaux de ruissellement identifié dans la section 3.3.3
- Assurer la protection des bâtiments contre les inondations de surface
- Privilégier les ouvrages de rétention en surface
- Traiter ou réduire le volume des eaux de ruissellement à la source pour les pluies fréquentes
- Promouvoir les infrastructures bleues et vertes maximisant le verdissement des sites, l'irrigation naturelle et les aménagements multifonctionnels
- Maximiser les espaces dédiés à la plantation en pleine terre
- Encourager le verdissement des toitures sans toutefois se substituer aux espaces requis au niveau du sol
- Assurer un drainage des eaux des toits vers une surface perméable de plantation au sol
- Maximiser la plantation d'arbres, contribuant à l'atteinte des objectifs du Plan d'action canopée 2012-2021 et de la vision de Montréal 2030
- Maximiser les bandes paysagères en pleine terre (espaces linéaires dédiés au verdissement) d'au moins 2 m de largeur et au pourtour des bâtiments, particulièrement le long des rues existantes très étroites (ex. : boulevard Saint-Joseph)
- Favoriser l'implantation de ces bandes paysagères à un niveau plus bas que celui des surfaces minérales imperméables, en incluant des percements aux bordures à intervalle régulier pour laisser passer l'eau
- Favoriser l'installation de puisards au sol, lorsque requis, sur les surfaces végétalisées et non sur les surfaces minérales



Exemple de bassin de rétention



Exemple d'espace perméable verti



Bande de verdissement au sein des projets immobiliers

LE STATIONNEMENT

VÉHICULES

- Privilégier le stationnement à l'intérieur des bâtiments :
 - si souterrain, privilégier une empreinte qui ne dépasse pas la projection hors-sol du bâtiment afin de favoriser la percolation des sols
 - si hors-sol, favoriser un emplacement n'ayant pas façade sur la voie publique principale
 - si un stationnement extérieur est aménagé, favoriser un traitement architectural s'apparentant au reste du bâtiment
- Si des stationnements étagés sont aménagés, préconiser des activités accessibles à tous au niveau des toitures (ex. : terrains sportifs) et des rez-de-chaussée (ex. : commerces)
- Maximiser les espaces de stationnement mutualisés entre les développements immobiliers afin de limiter le nombre d'aires de stationnement. Dans ces cas,
 - privilégier la proximité aux infrastructures de transport collectif et actif d'importance
 - privilégier la proximité aux commerces et aux services du secteur
 - miser sur une visibilité depuis le domaine public
- Favoriser l'utilisation de matériaux perméables tels que le béton poreux ou les pavés alvéolés
- Privilégier des surfaces avec faible indice de réflectance solaire
- Pour les entrées charretières et les allées d'accès véhiculaires menant aux stationnements,
 - favoriser une largeur maximale de 4 m en voie unidirectionnelle et de 7 m en voie bidirectionnelle
 - assurer des points hauts pour les entrées de garage en contre pente d'au moins 30 cm plus haut que le niveau d'eau maximum de la rue

LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

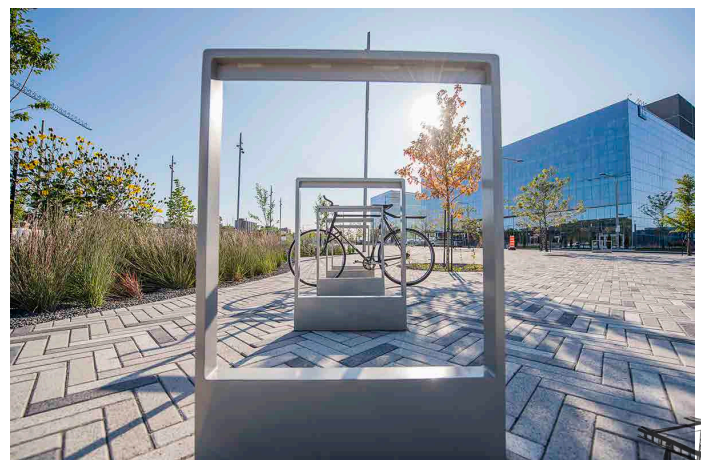
- Maximiser les liens ou les passages piétons au sein des projets immobiliers, en périphérie ou dans les cours intérieures
- Encourager l'accessibilité publique de ces liens piétons ou de ces passages au sein des projets immobiliers.

VÉLO

- Planter le stationnement à proximité des principaux liens vélos et des entrées de bâtiments
- Favoriser un aménagement au niveau du rez-de-chaussée
- Éviter tout obstacle pour y avoir accès (escaliers, pentes fortes, etc.)
- Dans un stationnement souterrain, privilégier un accès distinct de celui des automobiles
- Intégrer une signalétique optimale pour faciliter l'accès
- Aménager des supports ou des casiers de vélo robustes et bien ancrés au sol
- Intégrer un éclairage sécuritaire



Exemple de stationnement écologique



Exemple de stationnement vélo

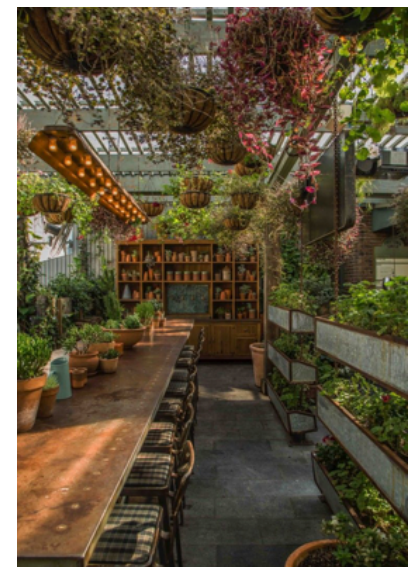
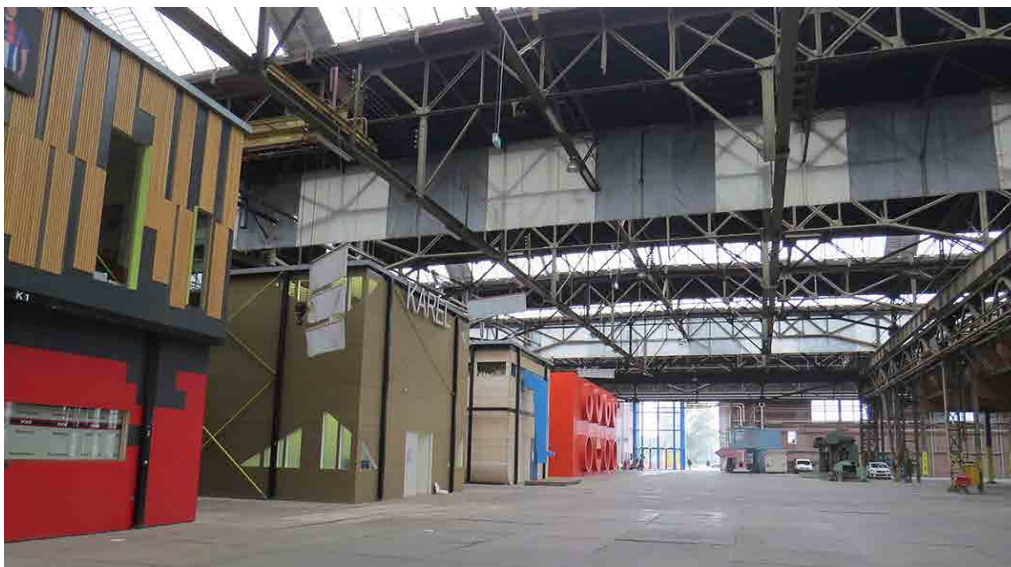
4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

La mise en valeur de la richesse patrimoniale industrielle est l'une des pierres angulaires du développement de l'écoquartier. Afin de maximiser ce riche potentiel, différentes actions devront être entreprises par les acteur.rice.s qui contribuent à la mise en œuvre de l'écoquartier à travers les thèmes suivants :

- LES ACTIVITÉS SUR LES SITES
- LE PAYSAGE URBAIN
- LES COMPOSANTES DU PATRIMOINE BÂTI EXISTANT
- LES COMPOSANTES ARCHÉOLOGIQUES
- LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

LES ACTIVITÉS SUR LES SITES

OBJECTIFS	BALISES
Privilégier des activités en continuité avec l'histoire du lieu	<ul style="list-style-type: none"> • Tirer profit des caractéristiques d'envergure des bâtiments existants (grands espaces, structure, type et rythme de la fenestration, etc.) • Privilégier les activités liées aux innovations technologiques qui sont fortement associées à l'évolution du secteur (industrie légère, ingénierie, technologies vertes, etc.) • Promouvoir l'intégration d'activités de nature récréotouristique, culturelle ou artistique, souvent présentes le long du canal de Lachine • Pour les bâtiments dont la conservation intégrale limite les activités, favoriser des fonctions alternatives répondant à la mission d'écoquartier (ex. : production d'énergie, production alimentaire, agriculture urbaine et serres, production aquaponique, pépinières, stationnement partagé, etc.) • Promouvoir l'écoquartier comme lieu d'enseignement et de pratique pour les écoles de métiers de la construction incluant les secteurs traditionnels • Appuyer la venue d'entreprises et d'artisan.e.s de la construction dans les secteurs liés à la conception, à la fabrication, à la distribution ou à l'installation de matériaux métalliques (ex. : ferblanterie, toitures traditionnelles, revêtements, fer forgé, clôtures ornementales, etc.) • Favoriser les utilisations transitoires ou permanentes des espaces (ex. : entreposage de véhicules récréatifs, de bateaux, de voitures de collection, de maquettes d'architecture, de récupération de matériaux de construction, etc.); • Encourager différentes activités sur les toits plats (ex. : agriculture urbaine, serres, etc.).



Images de référence de conversion de bâtiments d'intérêt patrimonial

LE PAYSAGE URBAIN

OBJECTIFS	BALISES
Maintenir l'esprit du lieu	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la mise en valeur et l'interprétation de l'histoire de l'eau, du fer et des innovations technologiques
Consolider les relations visuelles avec le canal de Lachine, les ensembles bâtis et les quartiers limitrophe	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la création de percées visuelles sur le canal, notamment depuis le boulevard Saint-Joseph Prendre en considération les vues sur le bâti patrimonial à l'intérieur du secteur et depuis le canal Favoriser la préservation des percées visuelles sur la Dominion Bridge depuis la rue Notre-Dame et sur l'Allis-Chalmers depuis la voie ferrée et la gare du Canal Mettre en valeur la vue sur le site de la Dominion Bridge depuis le coin de la 6^e Avenue et la rue William-MacDonald Créer de nouvelles percées visuelles perpendiculaires à la 6^e Avenue vers la Dominion Bridge
Favoriser, dans l'aménagement et le design, la lecture des traces historiques dans le paysage	<ul style="list-style-type: none"> Miser sur la préservation, sur la mise en valeur et sur l'interprétation des vestiges présents (ex. : le canal des Sulpiciens et son lien avec le canal de Lachine) Améliorer la lisibilité des liens physiques existants entre les bâtiments et leurs éléments structurants (ex. : voies ferrées et canal de Lachine) Favoriser la préservation de grandes volumétries existantes, témoignant de la fonction industrielle historique
Mettre en valeur et interpréter les éléments de paysage remarquables du secteur	<ul style="list-style-type: none"> Préserver et entretenir la majorité des ponts roulants encore présents Miser sur un traitement de porte d'entrée au nord-est du secteur pour les viaducs de pierre sous la voie ferroviaire du CP Rendre hommage à l'effet de mosaïque créé par l'enchevêtrement des bâtiments de certains ensembles industriels Favoriser la préservation des boisés encore existants, souvent ponctués de vestiges ferroviaires Profiter du talus ferroviaire en misant sur la mise en valeur de points de vue uniques vers le canal et le lac Saint-Louis



Photos d'un paysage urbain à mettre en valeur

4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

LES COMPOSANTES BÂTIÈS PATRIMONIALES

OBJECTIFS	BALISES
<p>Conservier les éléments caractéristiques révélateurs de l'organisation spatiale des ensembles bâtis</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur les chaînes opératoires qui ont façonné la Dominion Bridge, la Stefil et l'Allis-Chalmers • Préserver les liens qu'entretiennent ces ensembles bâtis avec le canal de Lachine, les voies ferrées, le boulevard Saint-Joseph, la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes
<p>Pour les objectifs et les balises détaillées par grand ensemble bâti industriel, voir les prescriptions par aires d'ambiance (sous-section 4.3). L'annexe A3 présente également des caractéristiques spécifiques pour plusieurs grands ensembles industriels de Lachine-Est.</p>	



Photos de composantes intérieures des complexes industriels avec grand potentiel de mise en valeur

LES COMPOSANTES ARCHÉOLOGIQUES

OBJECTIFS	BALISES
Préserver et mettre en valeur les éléments structurants de l'organisation spatiale du site	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la préservation et la mise en valeur de l'axe fondateur du boulevard Saint-Joseph (autrefois Upper Lachine Road) Mettre en valeur le canal des Sulpiciens, dont les vestiges sont toujours présents dans la partie sud du secteur Mettre en valeur le canal de Lachine, berceau de l'industrialisation au Canada ayant contribué au développement des industries de Lachine-Est Préserver ou mettre en valeur les voies ferrées, réseau communiquant entre les différents complexes industriels du site et les lignes du CN et du CP et qui a en partie généré les formes industrielles telles qu'on les connaît aujourd'hui
Mettre en valeur la synergie historique entre les industries du secteur	<ul style="list-style-type: none"> Préserver les éléments démontrant la fourniture locale de pièces et de matériaux, notamment les valves Jenkins présentes sur le site de la Dominion Bridge (près du boulevard Saint-Joseph sous les ponts roulants) Préserver et améliorer la perceptibilité du réseautage des infrastructures de transport entre les sites (les voies ferrées internes, par exemple)
Mettre en valeur l'histoire du site et son occupation par les groupes autochtones	<ul style="list-style-type: none"> Souligner, dans certains aménagements, le rôle des autochtones, notamment leur contribution dans les échanges commerciaux antérieurs ainsi que leur emploi au sein des industries

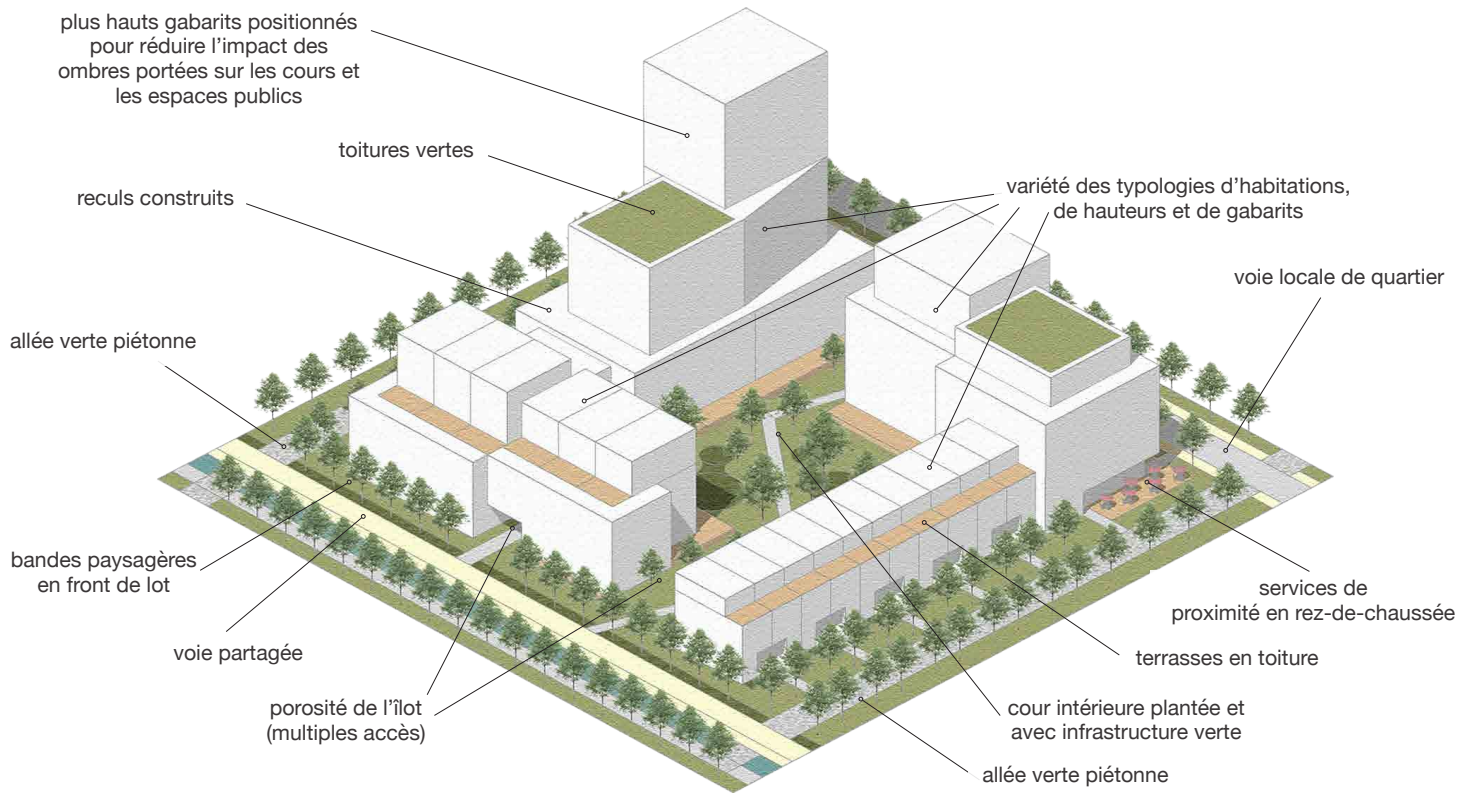


Photos de composantes archéologiques avec grand potentiel de mise en valeur

4.1.3 Le patrimoine et l'architecture

LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS

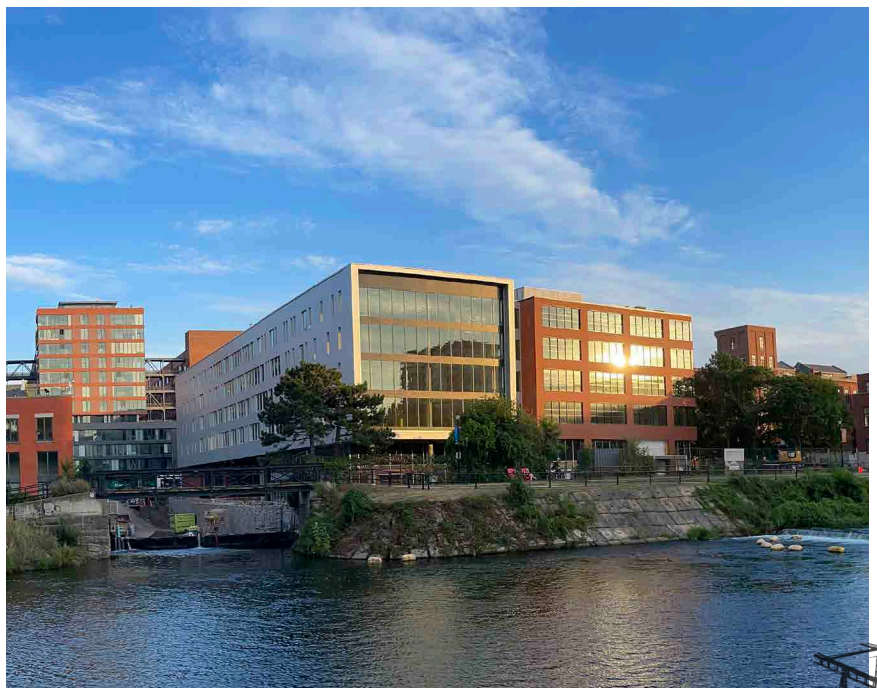
OBJECTIFS	BALISES
Conserver l'effet d'horizontalité caractéristique des grandes halles industrielles	<ul style="list-style-type: none"> • Introduire des volumes dont la hauteur augmente graduellement en partant des halles industrielles • Favoriser les dégagements au pourtour des bâtiments préservés ou réhabilités afin de maximiser leur visibilité depuis les espaces publics
S'inspirer des caractéristiques matérielles particulières du secteur	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser un vocabulaire architectural industriel (expression de la structure, intégration de la lumière naturelle aux bâtiments, rythme ou répétition des grandes ouvertures, forme et emplacement des puits de lumière) • Favoriser l'utilisation de matériaux tels que la brique et le métal • Miser sur la patine des matériaux (vieillesse avec le temps) et les assemblages apparents
Profiter de l'aménagement de nouveaux espaces publics pour préserver et mettre en valeur les vestiges	<ul style="list-style-type: none"> • Maximiser la préservation et la mise en valeur des éléments identitaires tels que les voies ferrées ou les ponts roulants • Intégrer certains artefacts aux aménagements (ex. : machinerie, pièces, etc.)
Encadrer les transformations et les agrandissements des bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre d'agrandissements, privilégier une implantation perpendiculaire aux bâtiments existants pour favoriser leur mise en valeur • Favoriser des cours intérieures facilement accessibles • Tenter de conserver l'ouverture des espaces intérieurs sur toute leur hauteur • Considérer la possibilité d'agrandir en hauteur les bâtiments conservés dans le respect de leurs caractéristiques (puits de lumière, horizontalité, etc.)
Privilégier un traitement de façade principale le long des voies publiques	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier un traitement de façade principale le long des voies publiques • Maximiser les ouvertures et les accès, particulièrement au rez-de-chaussée; • Éviter toute partie dite aveugle • Minimiser la surélévation trop importante des rez-de-chaussée • Assurer l'intégration architecturale de tout stationnement intérieur ayant façade sur rue • Éviter d'implanter tout stationnement intérieur au rez-de-chaussée donnant directement sur la rue
Minimiser l'impact visuel et bioclimatique des bâtiments de gabarits supérieurs (30 m et plus de hauteur)	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les parties hautes des bâtiments construites au-delà de 30 m : <ul style="list-style-type: none"> • favoriser une implantation des volumes construits permettant un dégagement visuel en direction du canal de Lachine • préconiser une forme du volume construit rectangulaire plutôt que carrée et tenant compte de la course du soleil • rechercher la légèreté et l'originalité de l'expression volumétrique du bâtiment • tendre à respecter, dans la mesure du possible, une distance d'au moins 40 m entre les murs de la partie haute de deux bâtiments adjacents • privilégier une superficie maximale de plancher par étage de 800 m² • Assurer une durée optimale d'ensoleillement à l'équinoxe pour les parcs et les lieux publics adjacents, établie en fonction des hauteurs maximales en mètres prescrites et du potentiel de développement des terrains adjacents • Favoriser l'intégration de reculs des façades au-delà du premier ou des premiers étages d'un bâtiment (basilaire) afin de minimiser les impacts éoliens au niveau du sol
Favoriser la réalisation de projets immobiliers écologiques	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les projets de développement avec certification écologique (ex. : BREEAM, LEED, PassivHouse, Well, etc.) ou minimalement selon les principes les soutenant • Préconiser une approche circulaire (ex. : réutilisation, recyclage, etc.) dans le choix et l'utilisation de matériaux • Favoriser l'utilisation de matériaux offrant une certification verte ou des technologies offrant des émissions réduites en empreinte carbone • Encourager la production d'énergie renouvelable et propre pour subvenir aux besoins en énergie du bâtiment ou de bâtiments voisins • Favoriser la ventilation naturelle ainsi que la maximisation de l'ensoleillement au sein des bâtiments • Dans les bâtiments utilisés à des fins autres que résidentielles, prévoir des espaces intérieurs conviviaux pour les cyclistes, notamment des vestiaires et des douches



Quelques principes d'aménagement d'un nouvel îlot construit



Agrandissement respectant le patrimoine bâti



Rappel du vocabulaire industriel dans les nouvelles constructions

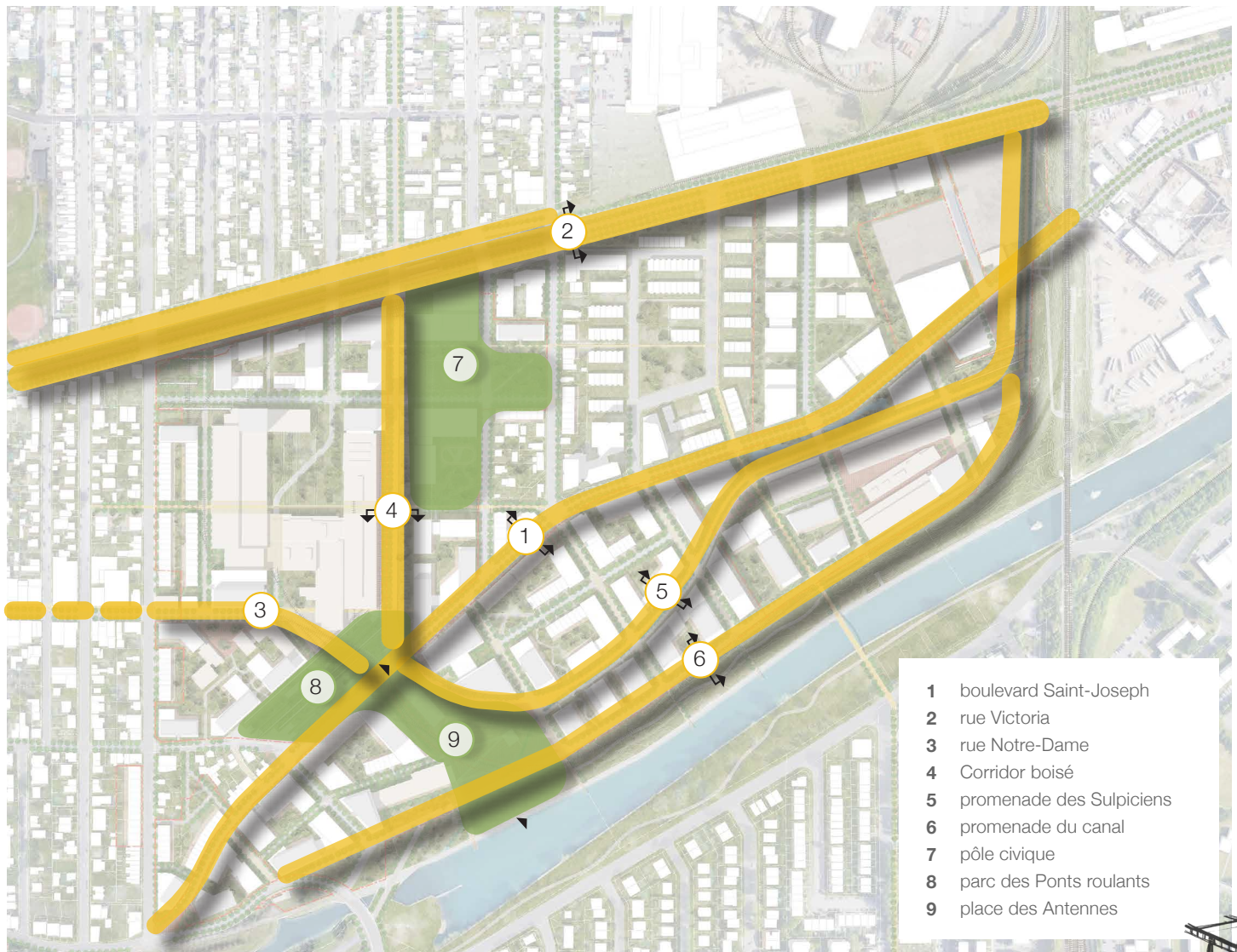


4.2

Les marqueurs structurants

Les grands axes de mobilité ainsi que les espaces publics d'envergure font office de marqueurs qui structurent l'organisation spatiale de l'écoquartier. Accessibles, ils favorisent l'appropriation de l'écoquartier et offrent des options de déplacements multiples et attrayantes à l'intérieur de celui-ci. Ils contribuent également à encadrer et à faire découvrir, à travers différentes percées visuelles, les grands ensembles patrimoniaux et autres éléments d'intérêt. Enfin, ils constituent les points d'ancrage de l'ossature des espaces publics.

La carte ci-contre montre les emprises approximatives de ces marqueurs, qui sont principalement situées sur des terrains publics. Dans la présente sous-section, chaque grand marqueur est décrit sous forme de fiche permettant d'établir des objectifs et balises d'aménagement préconisés en fonction de caractéristiques fondamentales propres à chacun. Ces marqueurs contribuent par ailleurs à la trame verte et bleue décrite à la sous-section 3.3.2.



Plan des marqueurs structurants

4.2.1 Le boulevard Saint-Joseph

Un tracé fondateur unificateur

L'ancien chemin Upper Lachine, l'une des principales routes terrestres du Québec aux 18^e et 19^e siècles, dispose encore aujourd'hui de caractéristiques typiques de l'époque. Le réaménagement proposé du boulevard Saint-Joseph contribue à mettre en valeur les composantes historiques et nouvelles de cet axe de transport fondamental au développement de Lachine, grâce à un parcours dévoilant quatre unités de paysage distinctives.

Noyau villageois



Cette unité fait office de porte d'entrée au sud-ouest à l'écoquartier, fortement marquée par l'étroitesse et par la sinuosité du boulevard Saint-Joseph. La petitesse des lots anciens et le resserrement du cadre bâti offrent des vues en enfilade sur l'écoquartier.

Dominion Bridge



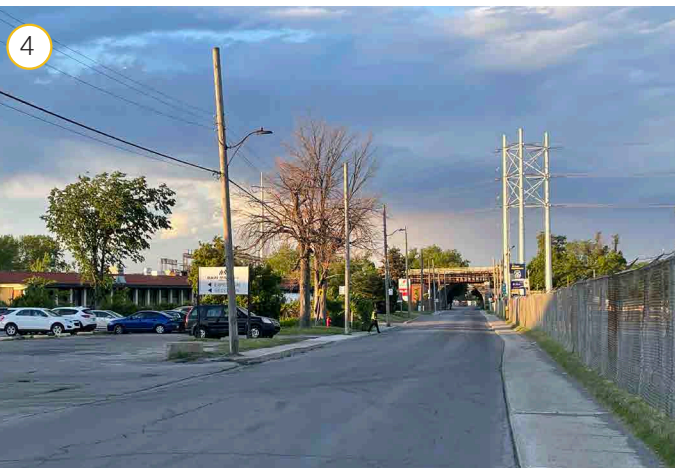
Cette unité présente une concentration importante de bâtiments d'intérêt patrimonial de la Dominion Bridge, en plus de la présence emblématique des ponts roulants. Une large perspective ouverte à partir du boulevard Saint-Joseph vers le canal de Lachine confère à cette unité une opportunité de cœur actif et dynamique connecté au reste de l'écoquartier.

Renouveau urbain



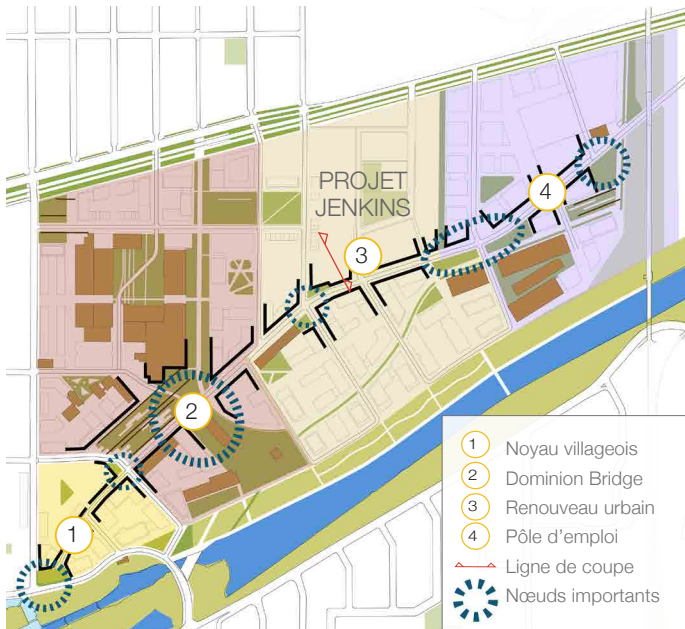
Cette unité en pleine transformation (projet Jenkins) offre un important potentiel d'habitation. Le tracé en courbe sur ce tronçon offre des perspectives visuelles sur certains éléments construits, ce qui lui confère un caractère distinct de celui du reste du boulevard. La nouvelle trame de mobilité accentue la perméabilité de l'écoquartier avec le quartier existant en périphérie.

Pôle d'emploi

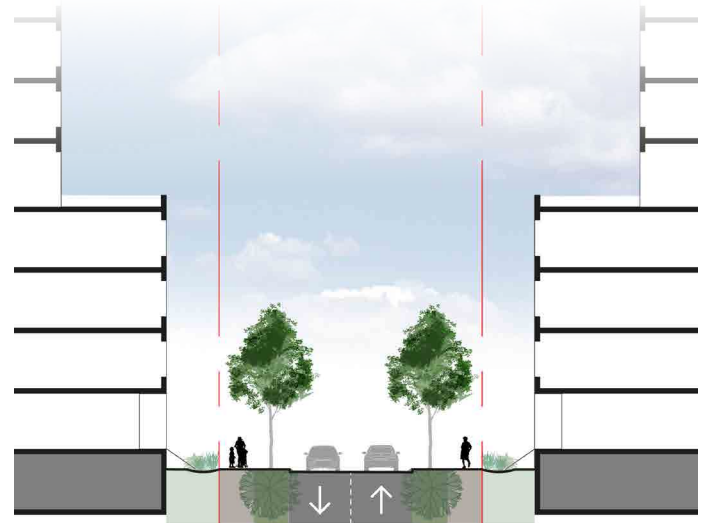


Cette unité est vouée principalement aux activités économiques, grâce à sa proximité à la voie ferroviaire du CP et aux secteurs industriels à l'est et au nord. Les percées visuelles vers et depuis le viaduc de pierre Rockfield sont mises en valeur grâce au caractère rectiligne du boulevard. Les bâtiments du complexe industriel Allis-Charmers et les ponts roulants adjacents constituent également des points focaux. L'implantation plus éloignée des bâtiments et la contiguïté du boulevard Saint-Joseph et de la promenade des Sulpiciens sont propices à des aménagements offrant des perspectives d'intérêt sur l'ensemble bâti patrimonial. Enfin, la gare du Canal, juchée sur le talus ferroviaire, offre des vues saisissantes sur l'ensemble de l'écoquartier.

Photos du boulevard Saint-Joseph, par unité de paysage



Plan de découpage du boulevard Saint-Joseph par tronçon (unités de paysage)



Coupe du principe de réaménagement proposé pour le boulevard Saint-Joseph

Objectifs	Balises d'aménagement
Préserver le caractère historique de ce tracé fondateur	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre hommage à sa forme sinueuse en aménageant une suite d'espaces publics (voir les seuils) le long du boulevard • Proposer un encadrement sur rue et des gabarits d'immeubles en accord avec les différentes unités paysagères qui se retrouvent le long du boulevard • Assurer des dégagements visuels le long de la rue afin de mettre en valeur les éléments d'intérêt patrimonial (bâtiments, ponts roulants, viaduc Rockfield, etc.) • Assurer la conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial avec faible recul sur rue • Réaménager le boulevard en tenant compte des vis à vis, soit le gabarit, le mode d'implantation et les faibles reculs construits relatifs aux bâtiments anciens • Favoriser l'intégration de la végétation en cour avant des immeubles tout en tenant compte des caractéristiques singulières des tronçons (ex. : emprise étroite, faible recul construit) • Privilégier des reculs de façades des bâtiments au-delà du 4e étage • Favoriser la préservation des grandes volumétries existantes témoignant de la fonction industrielle de part et d'autre du boulevard • Conserver un maximum de résidences de petit gabarit témoignant du passé villageois.
Assumer un rôle de rue collectrice tout en minimisant le transit	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le transit en périphérie de l'écoquartier (rue Victoria et 6^e Avenue) • Préserver le nombre de voies dédiées à la circulation automobile (2) sur le boulevard et évaluer la possibilité de procéder à une mise à sens unique à une voie • Prévoir du stationnement sur rue de façon ponctuelle aux endroits appropriés
Intégrer l'espace suffisant pour les déplacements piétons, pour le verdissement et pour la gestion des eaux de surfaces	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser l'aménagement d'espaces publics ou de parcs adjacents au boulevard pour maximiser l'espace de déambulation disponible • Privilégier la séquence d'aménagement suivante à partir de la ligne d'emprise : 1) trottoir d'au moins 2 m; 2) bande de plantation d'au moins 2 m; 3) chaussée • Si l'emprise de rue est trop restreinte pour intégrer tous les aménagements souhaités, tolérer l'aménagement de contre-allées ou de plantations sur les terrains adjacents
Préserver les parcours de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une largeur de voie suffisante pour le passage des autobus • Prévoir des arrêts d'autobus espacés d'au maximum 200 m
Favoriser un traitement distinctif du boulevard	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir un marquage au sol distinctif, particulièrement aux points de traversée importants • Intégrer un traitement particulier de type signature en ce qui a trait au mobilier urbain et à l'éclairage • Concevoir un aménagement en continuité avec les rails de part et d'autre du boulevard, particulièrement dans le secteur de la Dominion Bridge

4.2.2 La rue Victoria

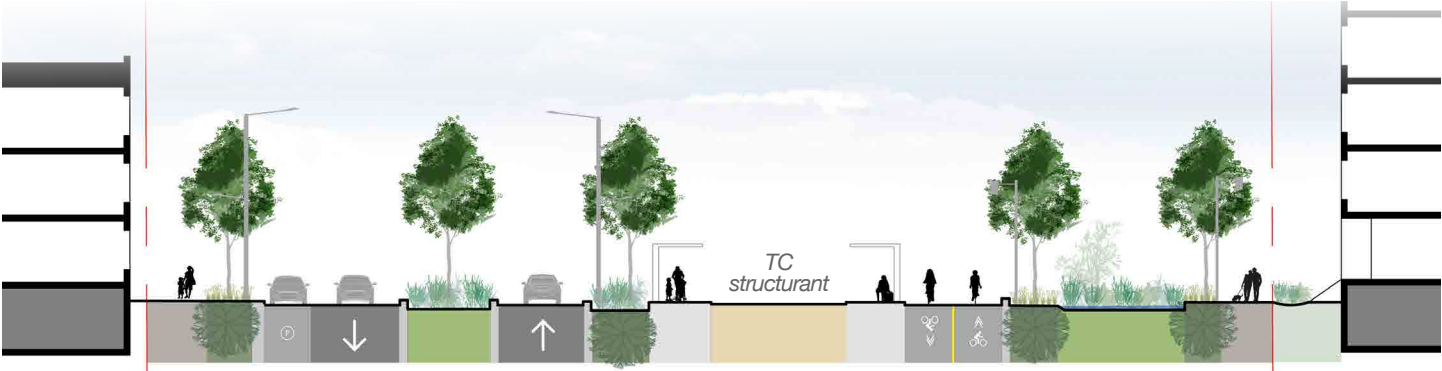
Un axe structurant pour lier l'arrondissement au reste de la Ville

Bordant l'ancienne voie ferrée du Grand Tronc et celle d'un ancien tramway, la rue Victoria, combinée à la rue William-Macdonald, présente aujourd'hui l'emprise de rue la plus large du secteur. Le long de cette frontière nord de l'écoquartier, on peut apercevoir plusieurs vestiges de l'occupation industrielle. C'est l'endroit tout désigné pour l'aménagement d'un boulevard urbain planté d'envergure, intégrant également un mode de transport collectif structurant. Grâce à la rue Victoria, les Lachinois.es peuvent enfin profiter d'un lien majeur entre le Vieux-Lachine et le centre-ville de Montréal, dont les habitant.e.s de l'écoquartier sauront profiter au passage.

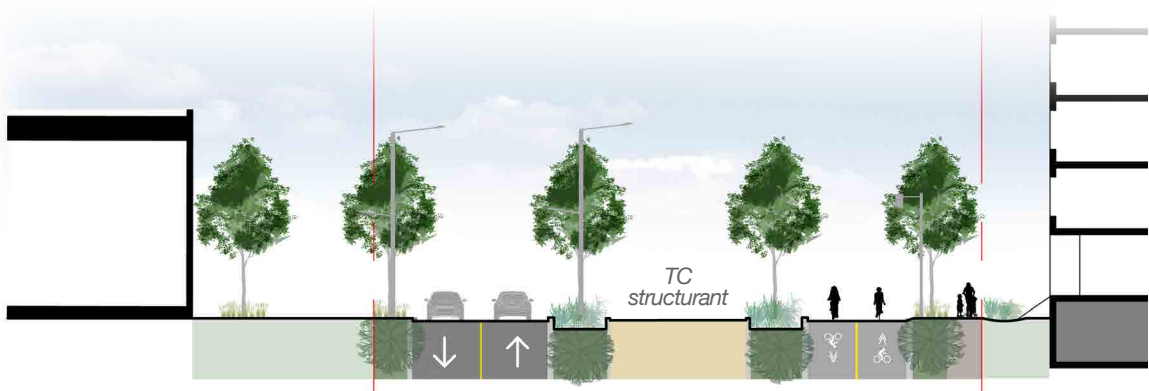


Rue Victoria existante

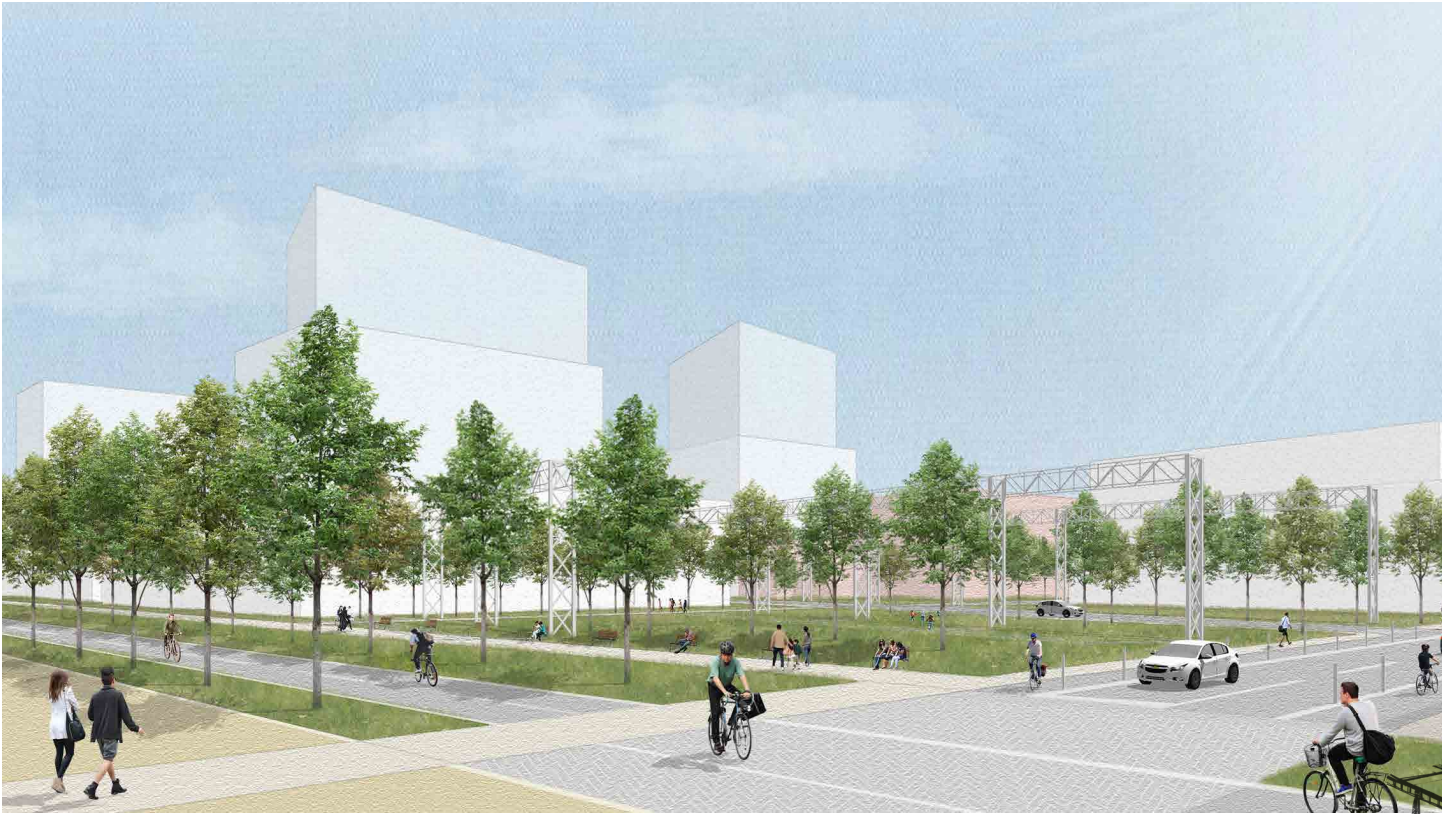
OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Desservir l'écoquartier par un transport collectif structurant	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier au moins deux stations pour desservir le secteur • Prévoir un espace public plus important pour encadrer la future station de transport collectif structurant qui sera le point de départ du Corridor boisé
Confirmer la rue comme le principal axe de transit est-ouest	<ul style="list-style-type: none"> • Traiter la rue comme un grand boulevard urbain disposant d'une capacité véhiculaire adéquate et compatible avec la circulation de véhicules lourds
Tirer profit de la large emprise	<ul style="list-style-type: none"> • Végétaliser abondamment pour améliorer la biodiversité • Intégrer de larges aménagements assurant une gestion importante des eaux de surface
Intégrer un axe cyclable structurant continu	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager des voies cyclables en site propre de type Réseau express vélo (REV) • Aménager plusieurs points de jonction sécuritaires pour s'orienter vers le cœur de l'écoquartier • Prévoir des stations de vélos (stationnement à grande capacité, borne de réparation, mobilier dédié, etc.) aux endroits stratégiques du réseau cyclable
Améliorer les liens avec le quartier au nord	<ul style="list-style-type: none"> • Harmoniser la largeur des têtes d'îlot entre le côté nord et le côté sud • Optimiser les nouvelles connexions de mobilité active dans l'axe des rues existantes et aux intersections gérées par des feux de circulation



Coupe proposée pour la rue Victoria dans sa partie la plus large



Coupe proposée pour la rue Victoria dans sa partie la moins large

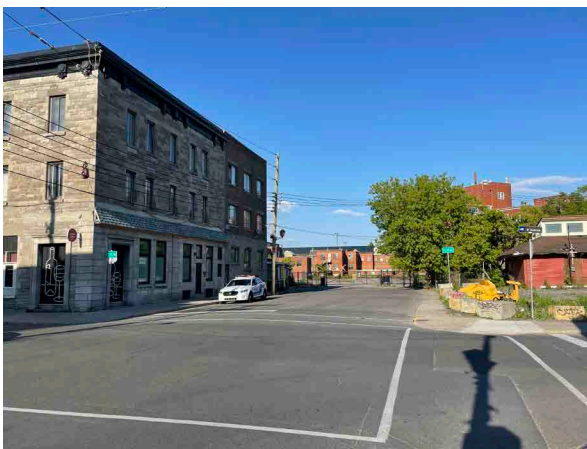


Vue du réaménagement proposé pour la rue Victoria face aux ponts roulants de la partie nord-ouest de la Dominion Bridge

4.2.3 La rue Notre-Dame

Un axe commercial historique qui s'imbrique dans le quartier

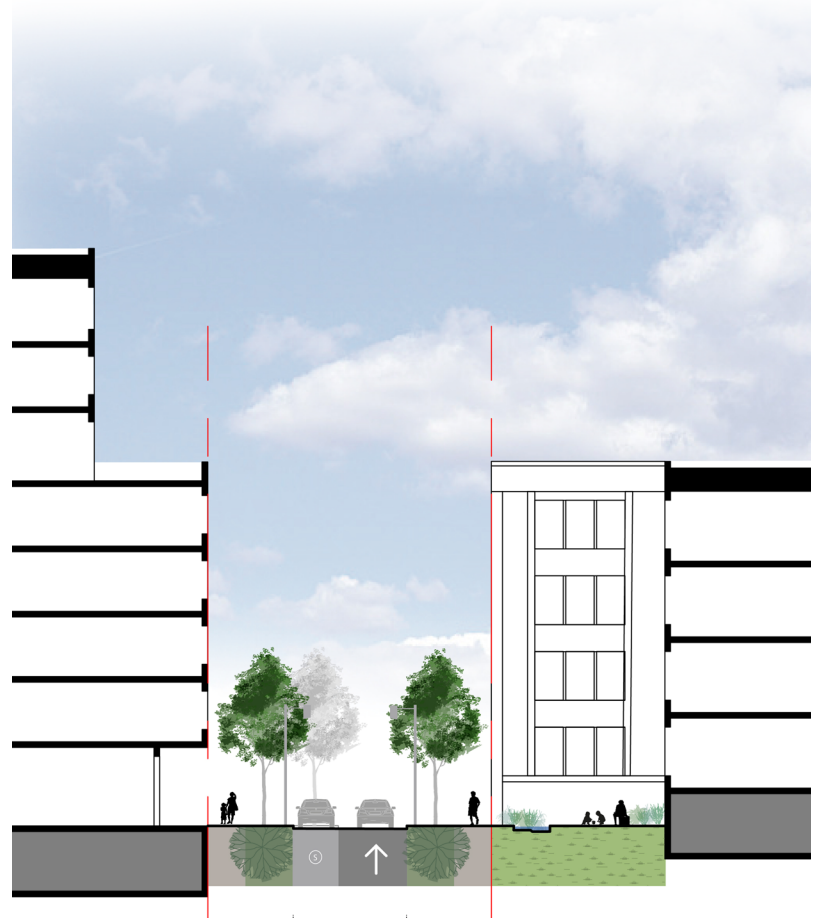
Devenue la principale artère commerciale de Lachine à la fin du 19^e siècle, la rue Notre-Dame offre aujourd'hui une ambiance de rue commerciale locale. Cet axe important se butant à la limite ouest du secteur Lachine-Est offre un potentiel de prolongement exceptionnel vers le cœur de l'écoquartier. Des nouveaux commerces et services complémentaires au reste de la rue voient le jour le long de la rue Notre-Dame, l'animation se poursuit jusqu'au parc des Ponts roulants et permet d'admirer au passage les composantes d'intérêt les plus éloquents de la Dominion Bridge.



Rue Notre-Dame existante avec vue sur la Dominion Bridge



Rue Notre-Dame existante



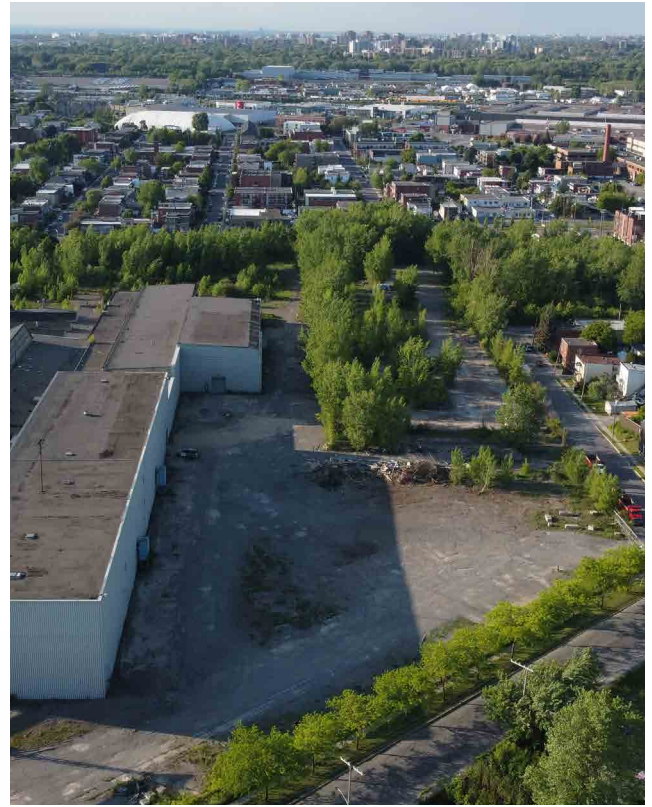
Coupe du principe de prolongement proposé pour la rue Notre-Dame

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Mettre en valeur la connexion historique avec le boulevard Saint-Joseph	<ul style="list-style-type: none"> • Connecter la rue Notre-Dame au boulevard Saint-Joseph • Prendre en compte la présence imposante des ponts roulants
Assurer une continuité commerciale à l'échelle de l'écoquartier	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir l'intégration de locaux commerciaux minimalement en rez-de-chaussée (RDC) sur le tronçon situé entre la 6^e Avenue et les ponts roulants • Prévoir un faible recul construit afin de dynamiser les activités en RDC
Assurer une desserte adéquate de l'axe commercial	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les connexions aux passages et aux rues transversales desservant les quartiers périphériques et le futur transport collectif structurant sur la rue Victoria • Prévoir une offre de stationnement adéquate et judicieusement située

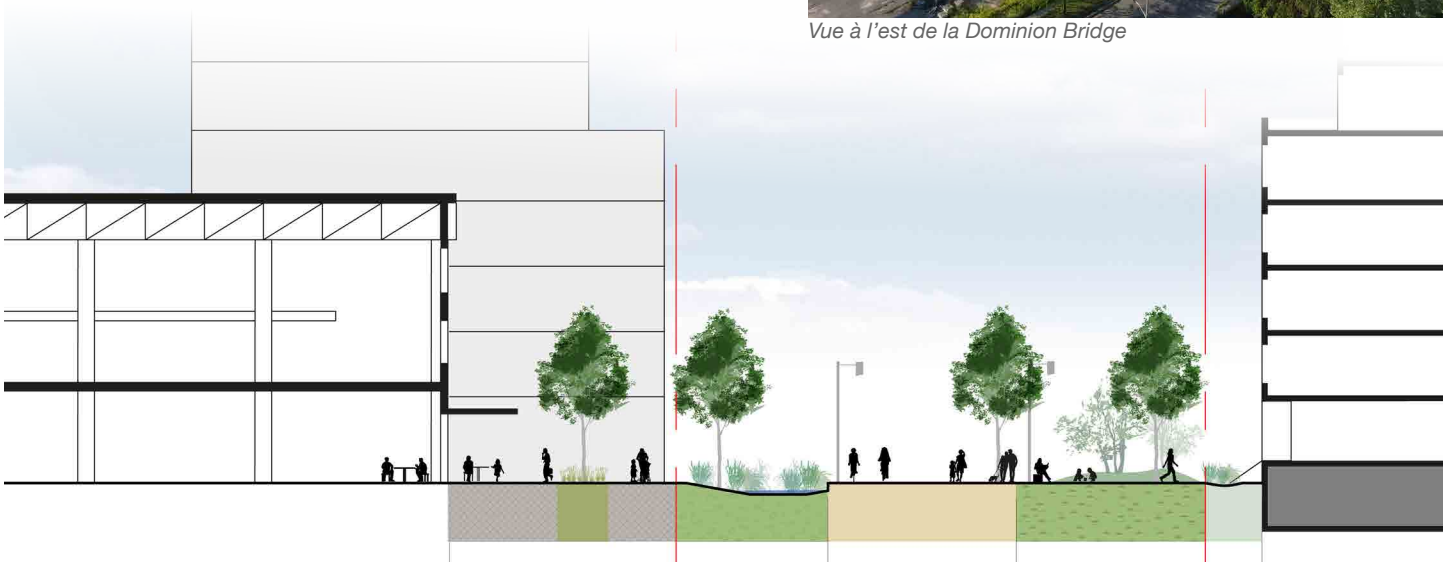
4.2.4 Le Corridor boisé

Une promenade plantée émergeant du fer et de l'acier

Cet important lien de déplacement actif constitue l'épine dorsale de l'écoquartier entre la rue Victoria et le canal de Lachine. Grâce à la généreuse promenade verdie, démontrant de façon éloquente la grande contribution des aménagements dédiés à la gestion des eaux de ruissellement, ce parcours assure la principale desserte de la station centrale du mode de transport collectif structurant sur la rue Victoria ainsi que des équipements du pôle civique. Longeant l'une des halles les plus intéressantes du complexe patrimonial de la Dominion Bridge, l'axe offre plusieurs percées visuelles permettant de découvrir les nombreux attraits de l'écoquartier. Il termine son parcours dans la place des Antennes, où la promenade du canal des Sulpiciens assure le relais pour le cheminement des piétons.



Vue à l'est de la Dominion Bridge



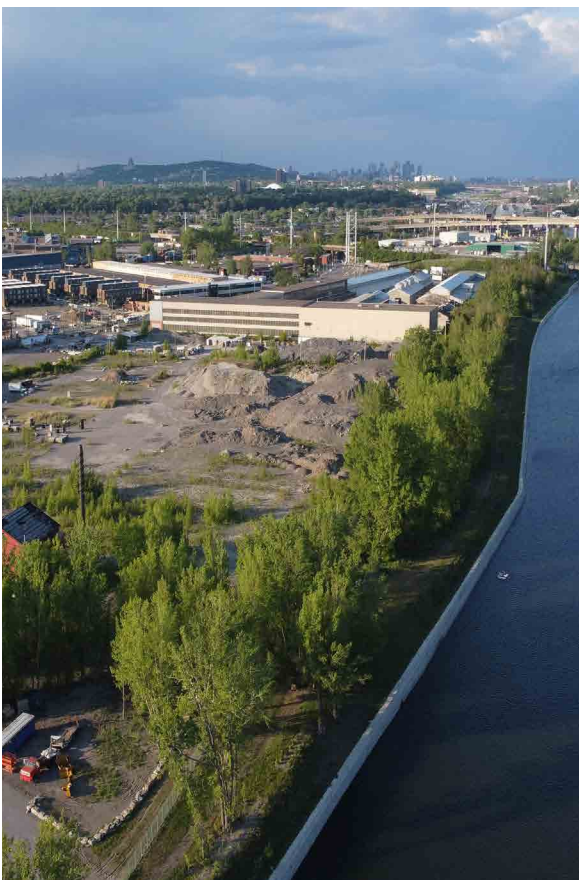
Coupe du principe d'aménagement proposé pour le Corridor boisé

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Créer un lien structurant nord-sud de mobilité active	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un cheminement direct et convivial entre le quartier nord, la station centrale de transport collectif sur la rue Victoria et le canal de Lachine Aménager une large emprise de terrain pour optimiser l'expérience immersive en milieu végétalisé Prioriser les déplacements actifs
Préserver et mettre en valeur les composantes d'intérêt	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un lien visuel continu avec la Dominion Bridge Conserver au maximum la végétation en place et intégrer de généreux espaces de plantations Créer un aménagement linéaire structurant de gestion des eaux de ruissellement Mettre en valeur les rails présents Créer une percée visuelle sur les bâtiments patrimoniaux situés au sud du boulevard Saint-Joseph

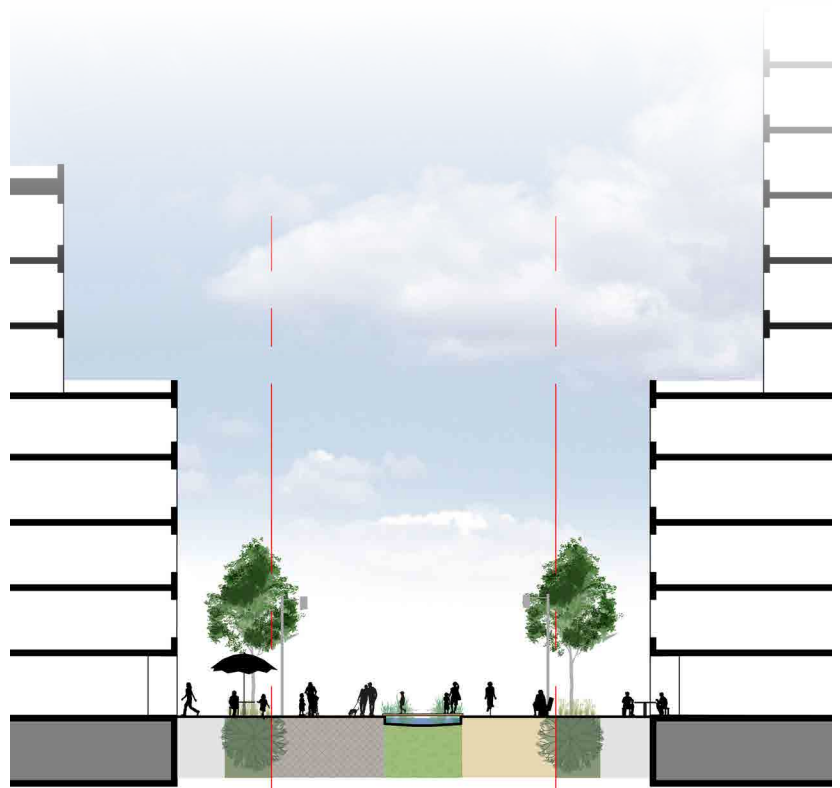
4.2.5 La promenade des Sulpiciens

Un hommage aux premiers efforts de franchissement des rapides de Lachine

Le grand chantier inachevé du canal des Sulpiciens reflète l’envergure du défi auquel faisaient face les premiers colons de Montréal voulant se diriger vers le lac Saint-Louis. Les traces des tentatives infructueuses d’édification de ce canal sont encore aujourd’hui perceptibles et la promenade se veut un hommage à ce tracé fantomatique et à ses bâtisseur.euse.s. Exclusivement piétonne et dans la continuité du Corridor boisé, la promenade propose une déambulation rappelant le tracé organique initialement visé par le canal et offre plusieurs percées visuelles vers des bâtiments ou autres éléments d’intérêt patrimonial. Ce parcours sillonne l’écoquartier d’est en ouest, adjacent à un bassin linéaire, et permet de lier les deux pôles que sont la place des Antennes et la place de la gare du Canal.



Axe de l’ancien tracé du canal des Sulpiciens



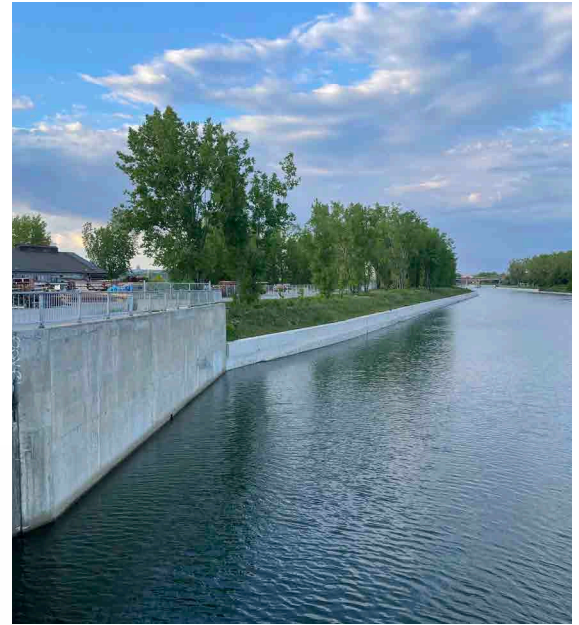
Coupe du principe d’aménagement proposé pour la promenade des Sulpiciens

OBJECTIFS	BALISES D’AMÉNAGEMENT
Préserver, mettre en valeur et interpréter les vestiges du canal des Sulpiciens et son lien avec le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une vaste promenade respectant le tracé historique du canal des Sulpiciens • Assurer un traitement paysager distinctif rappelant la présence linéaire de l’eau • Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et l’emplacement des vestiges encore présents • Souligner l’histoire du canal des Sulpiciens • Favoriser un aménagement ludique dans la gestion de l’eau le long de la promenade
Créer un lien structurant est-ouest de mobilité active	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir un lien actif direct entre la place des Antennes et le seuil nord-est de l’écoquartier, dont un accès direct à la gare du Canal • Traiter ce lien comme une voie principalement piétonne (sauf pour les véhicules d’urgence et d’entretien)

4.2.6 La promenade du canal de Lachine

Lieu de contemplation d'un ouvrage historique national

Alors que l'idée d'un premier canal ne fut pas couronnée d'un grand succès, la concrétisation au 19^e siècle du canal de Lachine fut un événement majeur pour les Montréalais.es, marquant encore aujourd'hui la vie et le paysage lachinois. Cet ouvrage identitaire exceptionnel offre un espace dégagé en berge aménagée afin de profiter de vues vers l'arrondissement de LaSalle, vers le Vieux-Lachine et vers le lac Saint-Louis, mais également du contact avec l'eau. Tantôt exclusivement piétonne et cyclable, tantôt partagée avec les automobilistes, la promenade aux abords du canal de Lachine préserve un lien public en berge accessible sur toute la largeur de l'écoquartier. Cet espace sait tirer profit des caractéristiques du lieu, dont le talus ferroviaire et la friche végétale. Il donne également accès à plusieurs sentiers et belvédères ainsi qu'à une nouvelle passerelle vers l'arrondissement de LaSalle et culmine dans la place publique des Antennes. Bordée par différents projets immobiliers respectueux de l'échelle et de la visibilité du canal, la promenade présente des interfaces construites complémentaires aux activités publiques pratiquées sur la berge.



Vue de la berge existante du canal de Lachine



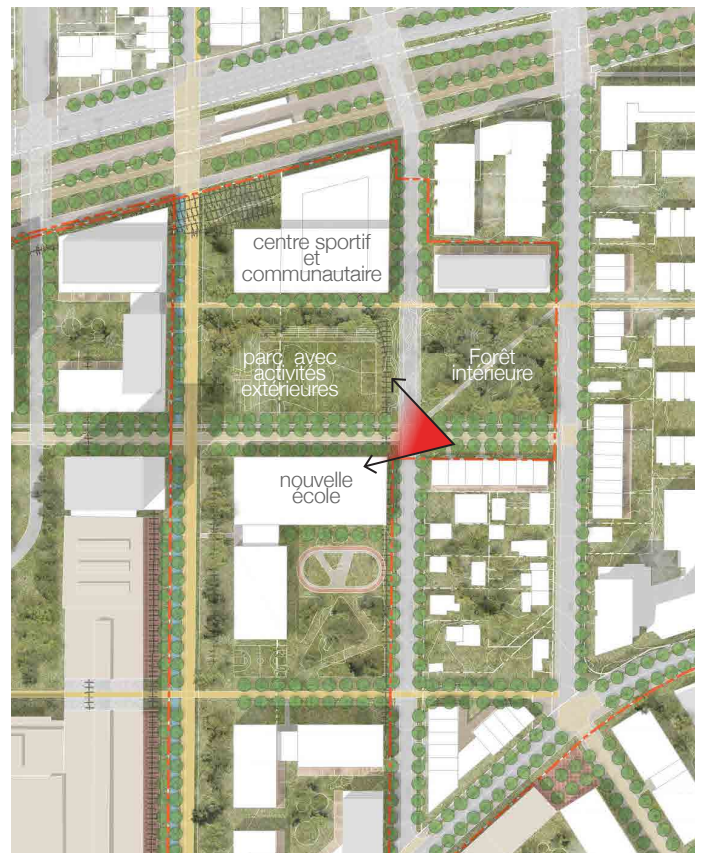
Coupe du principe d'aménagement proposé pour la promenade du canal de Lachine

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Préserver un accès public continu le long du canal	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager une large emprise à usage public tout le long du canal • Prévoir un axe de déambulation piétonne continu entre la rue du Musée et la voie ferroviaire • Éviter la circulation véhiculaire (autre que pour les urgences et l'entretien) sauf pour les sections faisant partie des boucles en voies partagées • Évaluer la possibilité d'aménager un sentier menant à un belvédère sur le talus
Tenir compte de la présence historique du talus ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Minimiser la modification des niveaux du talus • Préserver au maximum la végétation en place et même la bonifie
Favoriser l'accessibilité pour tou.te.s vers le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir certains percements du talus, aux endroits appropriés, pour assurer un lien visuel et physique avec le canal de Lachine
Dynamiser l'interface construite le long du canal	<ul style="list-style-type: none"> • Autoriser, dans les projets immobiliers situés stratégiquement, l'usage de commerces et de services

4.2.7 Le pôle civique

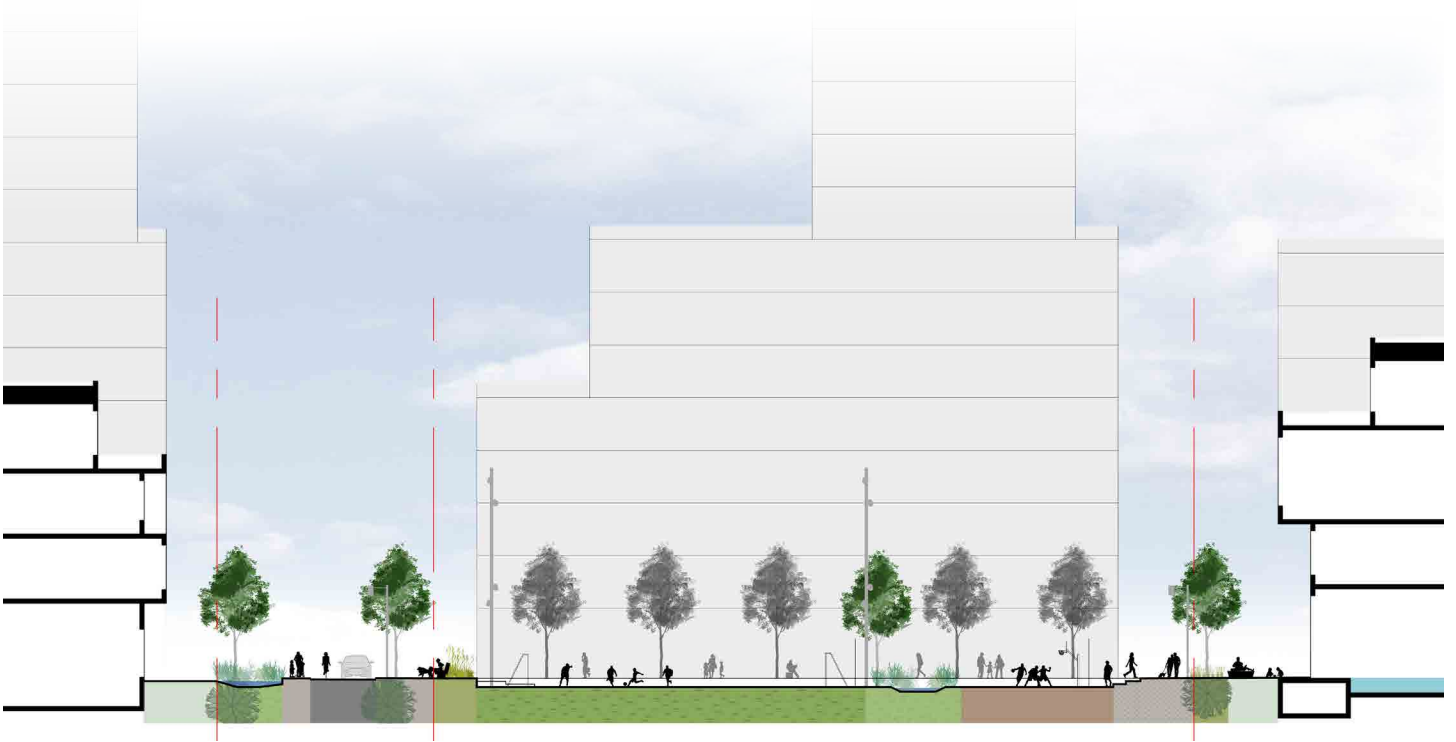
Un espace éducatif, sportif et communautaire

La création d'un écoquartier complet et vivant, animé par un nombre important de nouvelles résident.e.s et travailleur.euse.s en plus du reste de la communauté lachinoise, requiert plusieurs équipements au service des citoyens.e.s. En amont de la planification du secteur, une analyse des besoins actuels et futurs du secteur, couplée à une importante démarche immobilière, a été mise en place afin de déterminer les équipements requis ainsi que les sites potentiels pour leur implantation. Cette démarche a porté fruit et a permis de confirmer les besoins. Elle a mené à l'acquisition d'un site par la Ville afin de créer un nouveau pôle civique d'envergure pour l'arrondissement de Lachine, en plein cœur de l'écoquartier. Ce pôle comprendra une nouvelle école primaire, un centre sportif et communautaire de même qu'un parc qui intégrera le boisé existant.



Extrait du plan d'ensemble - secteur du pôle civique

OBJECTIFS	BALISES
Implanter une nouvelle école primaire	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir l'espace disponible pour accueillir une école d'au moins 24 classes primaires et de 8 classes préscolaires (700 à 800 écoliers) Assurer une desserte adéquate pour la clientèle des quartiers périphériques Concevoir une architecture distinctive, basée sur le modèle de nouvelle génération d'écoles du gouvernement provincial axé sur les réalités d'apprentissage du 21^e siècle
Intégrer un centre sportif et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser un emplacement à proximité de l'axe Victoria (et du futur transport collectif structurant) Prévoir un site pouvant accueillir une superficie minimale de plancher d'au moins 8 000 m², des bassins et des aires de jeu aquatiques, des salles communautaires, des gymnases ainsi qu'un toit terrasse Concevoir une architecture distinctive, servant de point de repère au seuil d'entrée nord du secteur via l'axe du Corridor boisé
Aménager un parc intégrant le boisé existant préservé	<ul style="list-style-type: none"> Préserver et mettre en valeur une majorité de l'espace boisé existant Favoriser l'intégration de sentiers de découverte à vocation éducative Évaluer la possibilité de dédier l'espace non occupé par le boisé à des activités complémentaires à l'école ainsi qu'au centre sportif et communautaire adjacents Prévoir des aménagements (biorétention, parc résilient, etc.) permettant la rétention des eaux de ruissellement lors de pluies exceptionnelles afin de prévenir les inondations



Coupe du principe d'aménagement proposé pour le pôle civique



Vue montrant le réaménagement potentiel pour le pôle civique

4.2.8 L'espace central du parc des Ponts roulants et de

Un hommage au transport ferroviaire

Véritable plaque tournante du transport de l'acier entre Lachine-Est et le reste de l'Amérique, le secteur central du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes témoigne de l'importance capitale du réseau ferroviaire interne qui reliait chacun des bâtiments. Combiné aux imposants espaces de chargement/déchargement, l'ensemble fut une composante essentielle au fonctionnement des industries. Ces deux nouveaux espaces publics, l'un sous forme de parc et l'autre comme place publique, offrent un lieu de rencontres, d'animation et de découvertes sur l'histoire du lieu.



Extrait du plan d'ensemble montrant la place des Antennes et le parc des Ponts roulants

OBJECTIFS	BALISES
Créer une nouvelle place publique en hommage aux antennes ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur les nombreuses antennes de voies ferrées qui bordaient autrefois le canal de Lachine • Mettre en valeur les composantes archéologiques et patrimoniales liées aux activités industrielles antérieures de même qu'à la présence autochtone • Concevoir l'espace afin de permettre les rassemblements d'envergure • Mettre à profit la pente descendante entre le boulevard Saint-Joseph et le canal • Maximiser l'ouverture et les percées visuelles vers le canal • Favoriser la présence de l'eau, en complémentarité avec le canal de Lachine mais également en rappel à l'ancien canal des Sulpiciens • Convertir les bâtiments 20-21 et 104 afin d'offrir des espaces de services communautaires, de culture et d'interprétation permettant d'animer la place
Aménager un parc mettant en valeur les ponts roulants	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver et restaurer la majorité des anciennes structures d'acier encore présentes sur le site • Aménager des lieux de détente et des espaces d'interprétation historiques • Assurer une liaison visuelle et physique avec la place des Antennes et le Corridor boisé • Prévoir des aménagements (biorétention, place résiliente, etc.) permettant la rétention des eaux de ruissellement lors de pluies exceptionnelles afin de prévenir les inondations

la place de Antennes



Vue aérienne montrant l'aménagement potentiel du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes



Vue montrant la mise en valeur potentielle du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes

4.3

Les aires d'ambiance

Les aires d'ambiance sont des parties de l'écoquartier principalement composées des grands ensembles industriels historiques ou de seuils stratégiques, qui contribuent à la cohérence de l'écoquartier.

L'identification des aires d'ambiance se base sur les caractéristiques distinctives de sous-secteurs ou des grandes propriétés situés sur le territoire du PPU, telles que l'utilisation du sol, le cadre bâti, les points de vue et les percées visuelles. Ces caractéristiques et leur évolution ont grandement été façonnées par l'occupation industrielle du territoire, procurant une organisation distinctive à chacune des portions développées par différentes entreprises. Une ambiance spécifique se dégage tout particulièrement des terrains occupés par les trois grands ensembles industriels historiques du secteur : la Dominion Bridge, la Stelfil et la Allis-Chalmers.

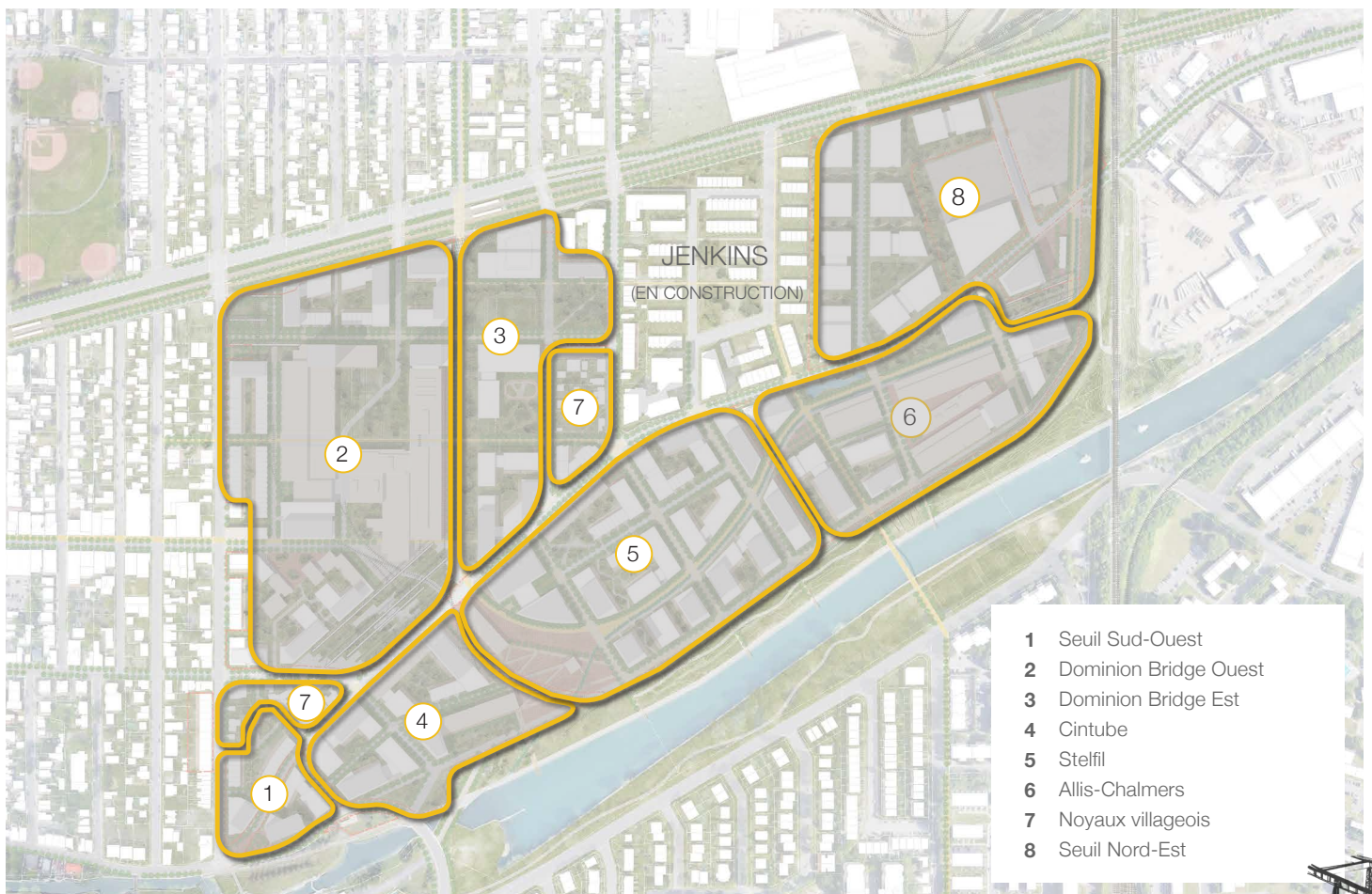
Le découpage de la carte ci-contre montre les limites approximatives de l'ensemble des aires d'ambiance, qui sont principalement situées sur des propriétés privées. Dans la présente sous-section, chaque aire d'ambiance est décrite sous forme de fiche présentant les objectifs et les balises d'aménagement préconisés. Ces indications concernant la nature des constructions et des aménagements souhaités permettent d'orienter la conception des projets immobiliers à venir.

Il est à noter que l'ancienne Jenkins, ensemble industriel aujourd'hui disparu, a volontairement été exclue du découpage de la carte. En effet, le projet immobilier a été approuvé par le conseil d'arrondissement et la construction est déjà en cours. De plus, afin de tenir compte des limites de propriété actuelles, le grand ensemble historique original de la Dominion Bridge est scindé en trois parties : la Dominion Bridge Ouest, la Dominion Bridge Est ainsi que la Cintube.

Enfin, les interventions illustrées expriment les stratégies d'aménagement possibles pour atteindre les objectifs du PPU, mais sans fermeture à d'autres possibilités ou à d'autres approches conceptuelles.

Les types d'interventions patrimoniaales au sein des aires d'ambiance

- La **PRÉSERVATION** est l'ensemble des actions qui visent à maintenir intacts, à protéger, à entretenir ou à stabiliser les matériaux et les formes d'un lieu, ou de l'une de ses composantes, sans les modifier, en compatibilité avec leurs valeurs patrimoniales.
- La **RESTAURATION** est l'ensemble des actions qui visent à redonner à un lieu ou à l'une de ses composantes un état antérieur d'intégrité dans le but d'en révéler les valeurs patrimoniales. La reconstitution complète d'un lieu n'est pas nécessairement souhaitable et ne devrait être envisagée que dans des situations exceptionnelles.
- La **RÉHABILITATION** est l'ensemble des actions qui visent à rendre possible un usage différent pour assurer la pérennité d'un lieu, en y effectuant des réparations, des modifications d'ordre fonctionnel ou des ajouts compatibles avec ses valeurs patrimoniales.
- La **MISE EN VALEUR** est l'ensemble des actions qui visent à rendre plus accessibles, plus lisibles et plus compréhensibles les valeurs patrimoniales d'un lieu. Elle peut être complémentaire à toute intervention de préservation, de réhabilitation ou de restauration.



Plan des aires d'ambiance identitaires

4.3.1 Le seuil Sud-Ouest

Les propriétés bordant le boulevard Saint-Joseph à la limite sud-ouest du secteur offrent l'occasion de créer une véritable porte d'entrée pour l'écoquartier, tout en rendant hommage au caractère villageois encore présent, en continuité avec le tissu résidentiel du Vieux-Lachine.



Vue aérienne du seuil Sud-Ouest



Photo du seuil Sud-Est

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer une signature architecturale digne d'une porte d'entrée de quartier	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur la forme triangulaire de l'îlot dans l'architecture et les aménagements • Préconiser un volume construit de plus grande hauteur en vis-à-vis de l'intersection Saint-Joseph/6^e Avenue/du Musée • Favoriser la présence d'un petit espace public au bout de la pointe triangulaire, marquant l'entrée sud-ouest de l'écoquartier • Arrimer la forme de l'espace au réaménagement potentiel de cette intersection à la configuration particulière • Prévoir l'intégration d'un traitement de RDC commercial dynamique le long de cette place
Respecter le caractère villageois à proximité	<ul style="list-style-type: none"> • Privilégier un faible recul construit le long de la rue Saint-Joseph, dans la continuité des bâtiments existants • Assurer une transition décroissante des gabarits vers les rues Sainte-Marie et Saint-Louis • Préserver le lotissement, le gabarit et les typologies construites de faible densité à proximité de la rue Sainte-Marie • Privilégier l'intégration d'un espace d'accès public avec ruelle en cœur d'îlot pour assurer une transition avec les constructions existantes du noyau villageois
Assurer une interface publique le long du canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir un traitement de façade principale le long de la rue du Musée • Arrimer les aménagements du seuil sud-ouest avec ceux de la promenade du canal de Lachine



Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Sud-Ouest



Extrait du 3D aérien - secteur seuil Sud-Ouest

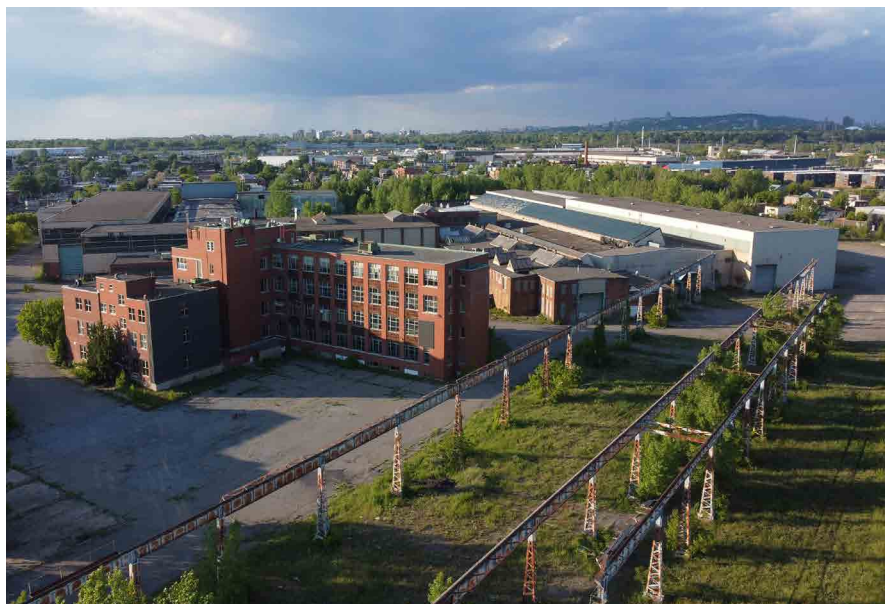


Vue montrant le réaménagement proposé pour le seuil Sud-Ouest



4.3.2 La Dominion Bridge Ouest

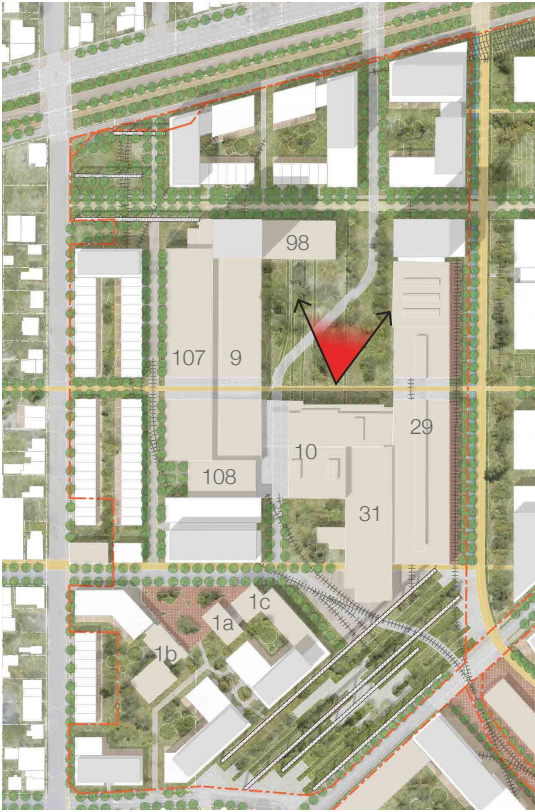
La Dominion Bridge fut, au début du 20^e siècle, le témoin le plus éloquent du passage de la petite entreprise aux immenses complexes industriels. Ce complexe a été sans conteste un géant national, voire continental. La partie ouest de la Dominion Bridge, qui comprend les bâtiments industriels les plus étendus du secteur Lachine-Est, est celle qui présente le plus d'intérêt en raison de son ancienneté, des dimensions hors du commun des bâtiments et de l'originalité de certains éléments qui s'y trouvent.



Vue aérienne des ponts roulants et des bâtiments administratifs de la Dominion Bridge Ouest

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> Préserver, mettre en valeur et interpréter les ponts roulants Préserver l'atelier principal (bâtiment* 29) Viser la réhabilitation de l'ensemble formé par les bâtiments* 107, 9, 10, 31, 98 et 108 (succession de bâtis associés à une chaîne de montage) Assurer la réhabilitation des bâtiments administratifs (bâtiments* 1a, 1b, 1c) au sud de la rue Notre-Dame en privilégiant la transformation de leur occupation Mettre en valeur les vestiges ferroviaires (rails, buttoirs, etc.) du site Favoriser la préservation de pièces et de matériaux locaux, notamment les valves Jenkins présentes sur le site de la Dominion Bridge
Préserver le lien historique entre le site et la communauté lachinoise	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser des activités de nature communautaire et écologique sur le site afin de susciter l'appropriation collective Mettre à l'avant des activités, entre autres commerciales, complémentaires à celles qui sont présentes sur la rue Notre-Dame Développer l'interprétation historique pour mieux faire connaître l'importance du lieu dans l'histoire de Montréal, en impliquant notamment les institutions muséales locales
Respecter les trames construites avoisinantes	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des gabarits construits en transition avec les bâtiments de la 6^e Avenue Minimiser le nombre d'entrées charretières le long de la 6^e Avenue Privilégier les gabarits plus élevés vers la rue Victoria Minimiser les impacts des constructions sur l'ensoleillement des espaces publics du pôle civique dans la Dominion Bridge Est
Prolonger la rue commerciale Notre-Dame au sein de l'écoquartier	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer un traitement architectural de type commercial (vitrines, marquises, multiples accès, etc.) minimalement en RDC, voire aux étages supérieurs Éviter tout espace de livraison ou débarcadère en façade
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Créer au moins une nouvelle voie nord-sud entre les rues Notre-Dame et Victoria, dans l'axe relatif de l'une des rues du quartier existant au nord Intégrer au moins un nouveau lien de mobilité active est-ouest traversant le complexe industriel
Bonifier les espaces extérieurs et le verdissement	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la création d'une cour intérieure verte d'envergure mettant en valeur la cour Dominion Préserver les caractéristiques identitaires de cette cour (proportions, orientation, ambiance, ensoleillement, etc.) Contribuer à l'accessibilité et au verdissement des espaces associés aux ponts roulants, notamment le parc des Ponts roulants Viser l'intégration d'un espace tampon verdi important complémentaire au Corridor boisé

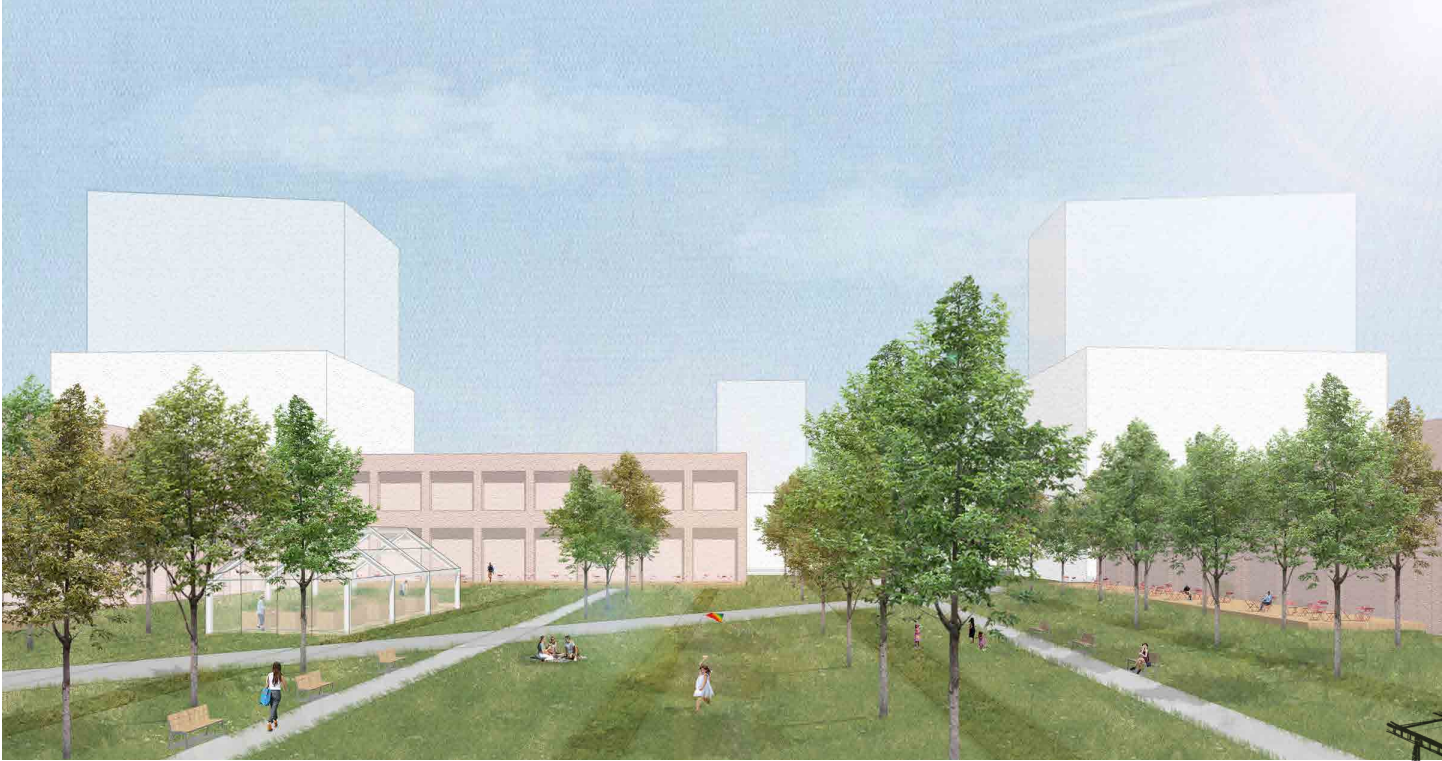
* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Ouest



Extrait du 3D aérien - secteur Dominion Ouest



Vue montrant le réaménagement proposé de la cour intérieure de la Dominion Bridge Ouest

4.3.3 La Dominion Bridge Est

Faisant initialement partie du grand complexe de la Dominion Bridge, la partie est présente un nombre beaucoup moins important de vestiges construits que la partie ouest. Certaines parties du site avec vestiges ferroviaires, où la nature a lentement pris racine, méritent toutefois d’être soulignées et mises en valeur.



Vue aérienne du secteur en friche de la Dominion Bridge Est

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en valeur le caractère ferroviaire (rails, butoirs, etc.) du site
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à l'intégration d'un lien de déplacement actif d'envergure nord-sud (le Corridor boisé) entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph Maximiser les liens est-ouest avec la Jenkins Intégrer de nouvelles voies de mobilité afin de créer des îlots de taille optimale
Mettre en valeur les espaces naturels existants	<ul style="list-style-type: none"> Préserver le plus possible le boisé existant au nord (la forêt intérieure) et favoriser son accès public Assurer un lien végétal continu de biodiversité entre cet espace boisé et le Corridor boisé
Respecter la trame construite avoisinante	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir une volumétrie construite de plus faible gabarit en bordure des rues George-V et Dominion Minimiser les impacts des constructions sur l'ensoleillement des espaces publics du pôle civique
Contribuer à l'intégration urbaine du pôle civique	<ul style="list-style-type: none"> Maximiser les liens actifs vers ce pôle civique Évaluer la possibilité de construire les bâtiments du pôle civique sur plusieurs étages, de façon à libérer de l'emprise au sol pour des aménagements extérieurs



Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Est



Extrait du 3D aérien - secteur Dominion Est



Vue montrant l'aménagement proposé aux abords de la Dominion Bridge, dans l'axe du Corridor boisé



4.3.4 La Cintube

Ancienne partenaire de la Dominion Bridge, la Cintube faisait partie de la Dominion Bridge. Elle présente aujourd'hui un complexe encore en activité, dont certaines parties pourront contribuer au dynamisme de la place des Antennes.



Photo des halles de la Cintube



Vue aérienne du complexe de la Cintube

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à l'aménagement de la place des Antennes en favorisant la préservation du bâti industriel existant en fond de scène et pour encadrer des vues Favoriser la réhabilitation des bâtiments* 101 et 104
Assurer une interface publique le long du Canal	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier un traitement architectural de façade avant principale Aménager un front construit bâti dont les accès au bâtiment se font du côté du canal
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> Maximiser le nombre de liens accessibles au public entre le boulevard et le canal Assurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes, en misant notamment sur des activités de commerce et de services
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la largeur des façades construites le long du canal, en misant sur une implantation relativement nord-sud Prévoir un maximum de liens de mobilité active entre les bâtiments et au cœur des îlots
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intégration d'un réseau d'îlots verdis à travers l'aménagement de cours intérieures

* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



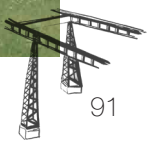
Extrait du plan d'ensemble - secteur Cintube



Extrait du 3D aérien - secteur Cintube



Vue montrant l'aménagement potentiel d'une allée piétonne dans le secteur des halles de la Cintube, avec la chaufferie en fond de perspective



4.3.5 La Stelfil

La plus ancienne occupation industrielle du secteur était située au centre de l'usine de la Stelfil. Aujourd'hui, ne subsistent que trois bâtiments appartenant à l'ancien complexe industriel. En plus de la mise en valeur de la présence historique du canal des Sulpiciens sur le site, ces derniers témoins bâtis méritent qu'on leur rende hommage.



Vue aérienne du site vacant de la Stelfil

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des composantes patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à l'aménagement de la place des Antennes Mettre en valeur la courbure des voies ferrées ayant influencé l'organisation spatiale du site Réhabiliter l'ancienne chaufferie (bâtiment* 11) ainsi que les bâtiments* 20, et 21 afin de les intégrer au nouvel espace public de la place des Antennes Réhabiliter l'ensemble formé par les bâtiments* 31, 32 et 33 en conservant sa vocation non-résidentielle Préserver un lien visuel entre les bâtiments* 20 et 21 et la chaufferie, en évitant toutes constructions à proximité Préconiser des implantations favorisant des liens visuels entre les aménagements du canal de Lachine et le boulevard Saint-Joseph
Marquer l'ancien canal des Sulpiciens	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à l'aménagement de la promenade des Sulpiciens Libérer pour cette promenade une emprise continue d'environ 15 m dégagée de toute construction Assurer un traitement de seuil construit de plus grande envergure de part et d'autre de l'entrée ouest de cette promenade
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> Maximiser le nombre de liens accessibles au public entre les deux Assurer une interface animée des rez-de-chaussée face au parc des Ponts roulants et à la place des Antennes, en misant notamment sur des activités de commerce et de services
Optimiser les parcours de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la largeur des façades construites le long du canal, en misant sur une implantation relativement nord-sud Prévoir un maximum de liens de mobilité active entre les bâtiments et au cœur des îlots
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intégration d'un réseau d'îlots verdis à travers l'aménagement de cours intérieures

* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Extrait du plan d'ensemble - secteur Stelfil



Extrait du 3D aérien - secteur Stelfil



Vue montrant l'aménagement potentiel de la Stelfil, le long de la promenade des Sulpiciens

4.3.6 La Allis-Chalmers

De tous les complexes de Lachine-Est, c'est celui qui est le plus intégralement conservé, avec peu de démolitions importantes. C'est l'é étroitesse du terrain qui a dicté l'implantation des bâtiments. À travers sa potentielle transformation, le complexe Allis-Chalmers mérite qu'on reconnaisse sa contribution au développement du secteur, encore perceptible aujourd'hui à travers ses industries actives.



Vue aérienne du complexe Allis-Chalmers (juin 2021)

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> • Dans l'éventualité d'un changement de vocation du site : <ul style="list-style-type: none"> • favoriser la préservation et la réhabilitation du complexe original, soit l'ensemble formé par les bâtiments* 4, 6-8-9, 10 et 14 • favoriser la préservation et la réhabilitation de l'ensemble formé par les bâtiments* 2, 3 et 5 • Préserver et mettre en valeur les ponts roulants à proximité de la voie ferroviaire du CP
Marquer l'ancien canal des Sulpiciens	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer à l'aménagement de la promenade des Sulpiciens • Libérer pour cette promenade une emprise continue d'environ 15 m dégagée de toute construction le long du boulevard Saint-Joseph
Maximiser la présence végétale	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer à la préservation de la friche et du talus présents au sud et à l'est de la propriété
Améliorer la mobilité et les liens visuels entre le boulevard Saint-Joseph et le canal de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> • S'arrimer à la construction d'une éventuelle nouvelle passerelle piétonne entre les arrondissements de Lachine et de LaSalle • Favoriser l'ouverture vers le canal de Lachine et cette passerelle en évaluant la possibilité d'aménager une percée à travers le talus ferroviaire
Assurer une gestion optimale des eaux de ruissellement	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer des espaces de rétention de surface importants le long du boulevard Saint-Joseph, l'un des points les plus bas du secteur vis-à-vis le complexe industriel

* pour plus de détails, consulter l'annexe A3



Extrait du plan d'ensemble - secteur Allis-Chalmers



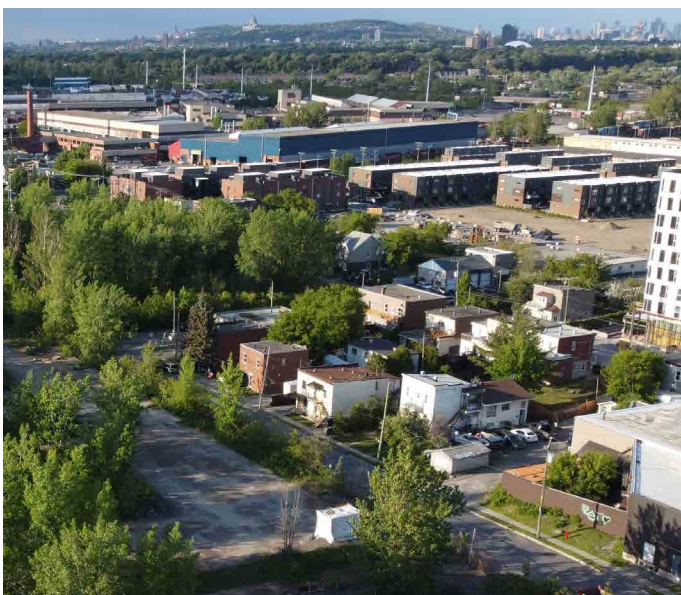
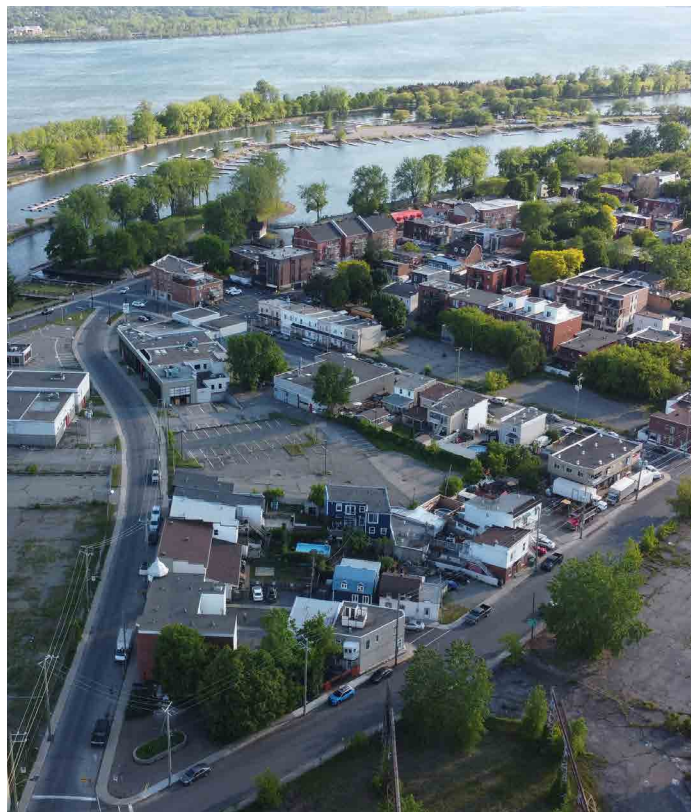
Extrait du 3D aérien - secteur Allis-Chalmers



Vue montrant l'aménagement potentiel du secteur des halles de la Allis-Chalmers depuis la promenade des Sulpiciens

4.3.7 Les noyaux villageois

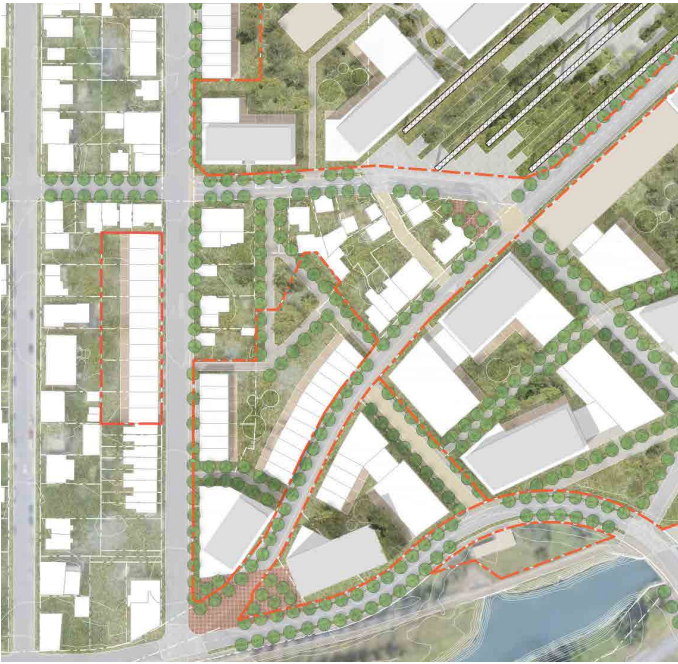
Bien qu'on associe le secteur aux grands complexes industriels et à l'emploi, il est important de souligner que, pour des raisons évidentes de proximité des lieux de travail, la population ouvrière était présente dans la partie est de Lachine. Deux îlots résidentiels composés de bâtiments de faible gabarit, situés au centre et à l'ouest du quartier, en témoignent. Ils méritent qu'on leur rende hommage à travers une intégration complémentaire à la mosaïque de l'écoquartier. La trame urbaine à proximité de la partie ouest du boulevard Saint-Joseph présente d'ailleurs une configuration particulièrement intéressante à préserver.



Noyau villageois à l'est de la Dominion Bridge

Noyau villageois dans le secteur sud-ouest

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
<p>Protéger et mettre en valeur le caractère villageois ancien encore présent</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préconiser la conservation des résidences de petit gabarit entre la 6e Avenue et la rue Saint-Louis • Préconiser la conservation des bâtiments entre la rue George-V et la 1re Avenue • Si des transformations sont requises, préconiser des implantations et des gabarits construits similaires • Lorsque c'est possible, créer des espaces tampons ou des parcs entre les constructions existantes et les nouvelles constructions



Extrait du plan d'ensemble - secteur villageois sud-est



Extrait du 3D aérien - secteur villageois sud-est



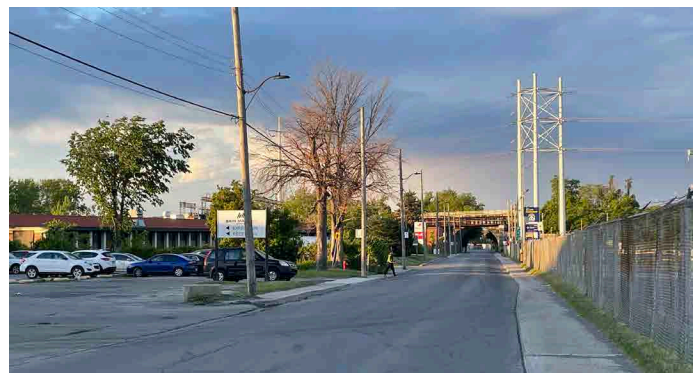
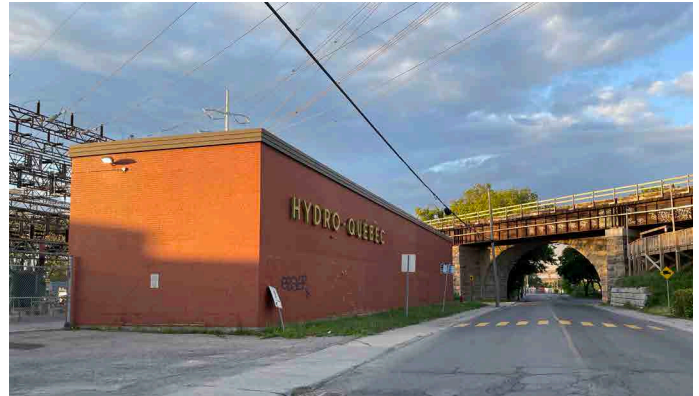
Extrait du plan d'ensemble - secteur villageois central



Extrait du 3D aérien - secteur villageois central

4.3.8 Le seuil Nord-Est

Le viaduc Rockfield, avec ses voûtes maçonnées qui chevauchent le boulevard Saint-Joseph, est un ouvrage d'art remarquable qui marque l'entrée ou la sortie du secteur et offre un encadrement visuel du boulevard Saint-Joseph. Dans le développement de l'écoquartier, les aménagements des terrains à proximité (poste d'Hydro-Québec, gare EXO, site de l'entreprise Maxx) contribuent à améliorer l'environnement, malgré leurs besoins en infrastructures techniques. Également, la reconversion potentielle du site de l'entreprise Maxx offre un excellent potentiel de développement économique mieux ancré avec les activités en cours ou à venir pour le secteur. Il contribue aussi à une meilleure cohabitation avec le développement résidentiel de la Jenkins, plus à l'est.



Photos du seuil Nord-Est près du viaduc Rockfield

OBJECTIFS	BALISES D'AMÉNAGEMENT
Assurer la mise en valeur des éléments patrimoniaux	<ul style="list-style-type: none"> Préserver et réhabiliter le bâtiment de manœuvre du poste Rockfield ayant front sur le côté nord du boulevard Saint-Joseph Préserver et mettre en valeur le viaduc Rockfield Maintenir la percée visuelle sur le boulevard Saint-Joseph encadrée par le viaduc Rockfield
Optimiser la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Conserver la rue Rockfield Créer un nouveau lien de mobilité active le long de la voie ferrée du CP, permettant de relier la rue Victoria à la gare du Canal Favoriser la création d'une nouvelle rue entre la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph
Préserver la vocation économique	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'implantation de nouvelles activités d'emploi générant peu de nuisances (ex. : nouvelles technologies, recherche et développement, etc.) Prévoir des constructions assurant une souplesse dans l'utilisation des superficies de plancher Intégrer des espaces extérieurs de détente pour les usagers.
Améliorer la cohabitation entre les usagers des différents projets en minimisant les nuisances	<ul style="list-style-type: none"> Installer les équipements techniques (ex. : poste de transformation, pylônes, etc.) au cœur des îlots plutôt qu'en périphérie Intégrer un nouveau front bâti le long du boulevard Saint-Joseph et de la rue Victoria Créer des zones tampons végétalisées importantes au pourtour du site d'Hydro-Québec ainsi que de celui de l'ancienne Tamper (Bains Maax) Minimiser les vues directes (fenêtres) entre les bâtiments résidentiels et non résidentiels Éviter toute nouvelle activité pouvant créer des nuisances (odeurs, bruits, poussières, émanations, etc.)



Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Nord-Est



Extrait du 3D aérien - secteur seuil Nord-Est



Vue montrant le réaménagement potentiel de la place de la Gare, à proximité du viaduc Rockfield le long du boulevard Saint-Joseph



Les rails dans la Cintube

5

La mise en œuvre

*L'édification d'un
écoquartier grâce à
des outils novateurs et
mobilisateurs*

La présente section expose les différentes stratégies de mise en œuvre qui seront déployées pour donner forme à l'écoquartier.

Les premières stratégies sont présentées dans les sous-sections 5.1 et 5.2. et consistent en des modifications au Plan d'urbanisme (PU) et aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1).

En plus des modifications réglementaires encadrées par la loi, d'autres stratégies décrites à partir de la section 5.3 sont également nécessaires pour que le déploiement de ce nouveau milieu de vie se concrétise selon la vision concertée. La démarche d'écoquartier dans laquelle s'inscrit le présent PPU doit laisser la marge de manœuvre nécessaire à l'expérimentation. Le cadre réglementaire en tiendra compte pour permettre aux innovations de prendre place.

Également, il importe de mentionner que la transformation d'une friche industrielle en un nouveau quartier complet se fait par phases et à long terme. Cette transformation requiert d'importants investissements publics et privés. Aussi, il faudra conclure plusieurs ententes de développement avec les principaux.ales propriétaires pour tenir compte des particularités des terrains visés et pour préciser les engagements mutuels entre la Ville et les propriétaires concerné.e.s. Des ententes avec certain.e.s partenaires public.que.s devront également permettre la réalisation de certaines interventions structurantes.

Enfin, les modalités de suivi de la mise en œuvre du PPU seront définies à travers des indicateurs et un mécanisme de suivi adapté à l'écoquartier. La réussite et la concrétisation de ce projet d'écoquartier sera fondée sur des partenariats et sur l'engagement de la Ville, bien sûr, mais aussi de la communauté, des propriétaires et de la société civile.

5.1

Les modifications au Plan d'urbanisme

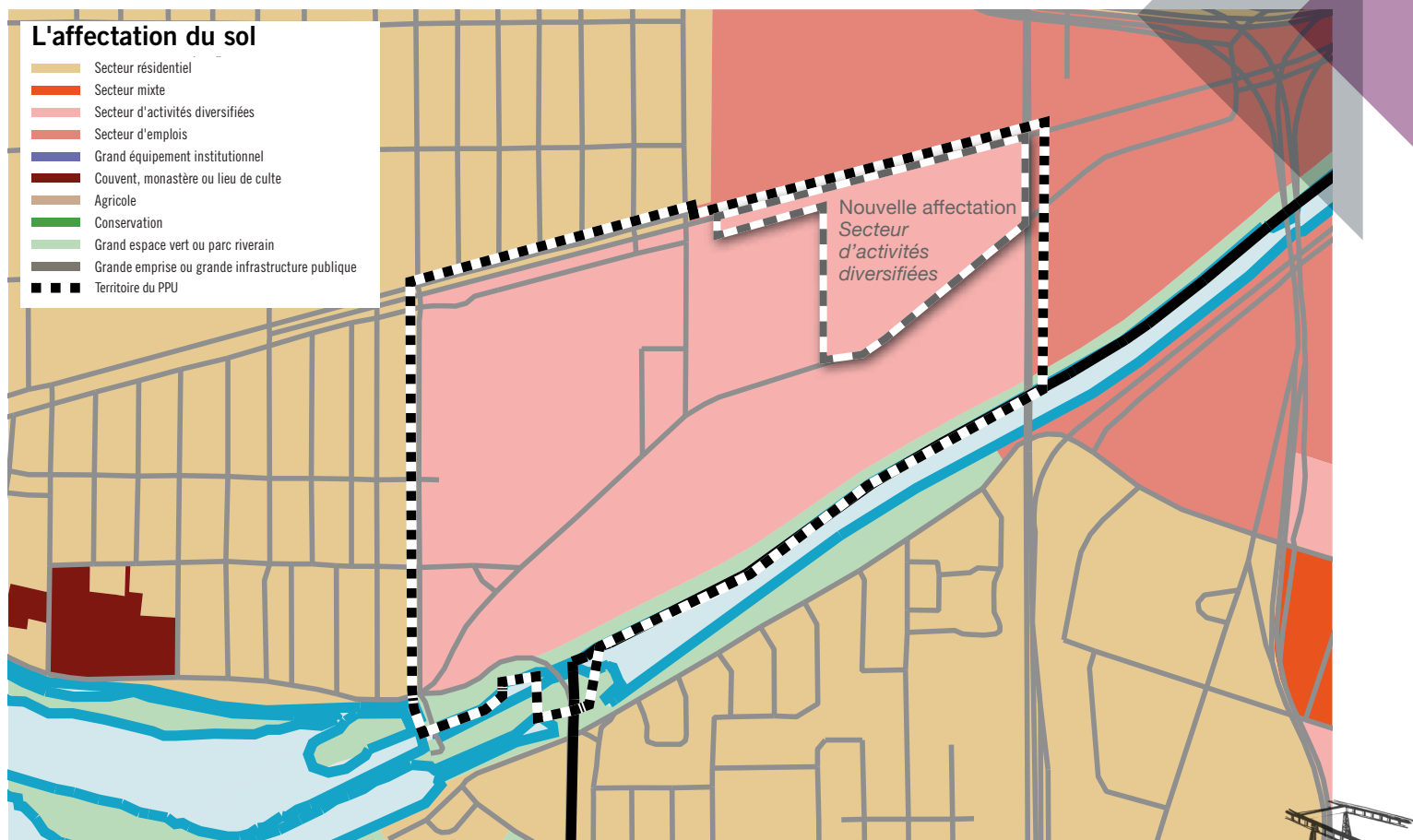
5.1.1 Les affectations du sol

Les affectations antérieures

Avant le PPU, le territoire présentait deux affectations du sol dans le PU : l'affectation *Secteur d'emploi*, dans sa partie nord-est, et l'affectation *Secteur d'activités diversifiées* pour le reste du territoire.

Les nouvelles affectations

Afin de répondre à la vision de développement d'un quartier complet intégrant une grande variété d'usages, la carte des affectations du sol du PU est modifiée pour que l'actuel *Secteur d'emploi* au sein du PPU devienne un *Secteur d'activités diversifiées*. Ainsi, la totalité du territoire de l'écoquartier est défini par cette dernière affectation.



Carte de la modification d'affectation du sol au PPU

5.1.2 Les densités de construction

Les densités de construction antérieures

Avant le PPU, le territoire comprenait trois secteurs de densité à transformer au PU, tels que représentés sur la carte ci-bas.

Secteur 09-T1 :

bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,2;
C.O.S. maximal : 5,0.

Secteur 09-T2 :

bâti de deux à cinq étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,2;
C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 09-T6 :

bâti de deux à dix étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
C.O.S. minimal : 0,5;
C.O.S. maximal : 4,0.

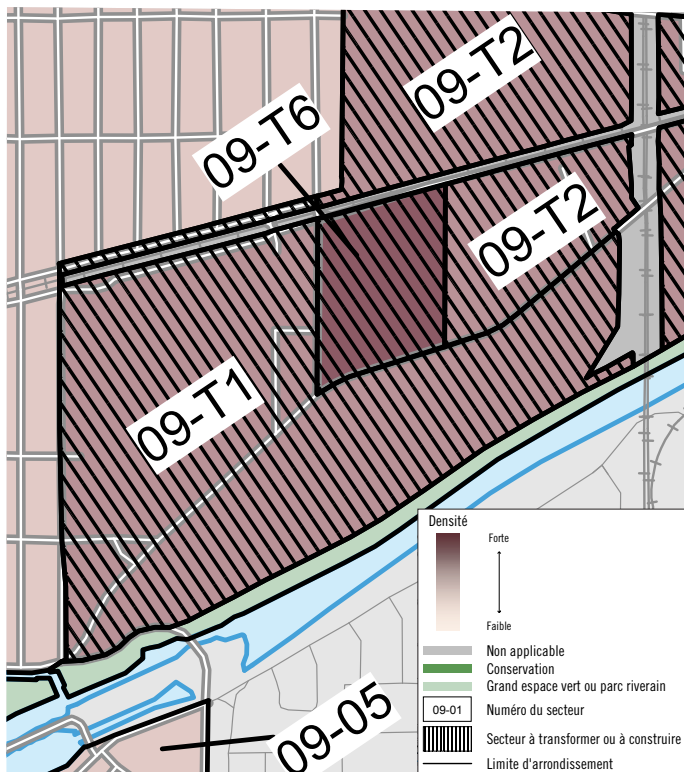
Les nouvelles densités de construction

Afin de soutenir la mise en œuvre de la vision d'ensemble du PPU, particulièrement en ce qui concerne l'approche sur la forme urbaine et sur les gabarits construits expliquée dans la sous-section 3.3.6, et également afin de favoriser la mise en valeur du patrimoine bâti en place, les paramètres de densités de construction sont ajustés.

Comme l'illustre la carte suivante, les secteurs 09-T1 et 09-T2 doivent faire l'objet de modifications importantes et de nouveaux secteurs de densité sont créés où :

- les hauteurs en étage sont augmentées ou réduites, selon les secteurs;
- les COS maximaux en vigueur sont maintenus pour tout secteur de huit étages et plus, mais sont toutefois abaissés dans les secteurs de quatre et six étages;
- les COS minimaux sont augmentés de 0,5 à 1,5 (selon le secteur) afin de respecter l'exigence de 80 logements/hectare minimale prévue au SAD pour ce type d'aire TOD;
- les taux d'implantation au sol faibles ne sont plus permis pour les secteurs de huit étages et plus.

Enfin, les paramètres de densité sont maintenus pour le secteur 09-T6 qui est associé au projet immobilier Jenkins presque complété.



Extrait de la carte des densités de construction antérieures

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 :

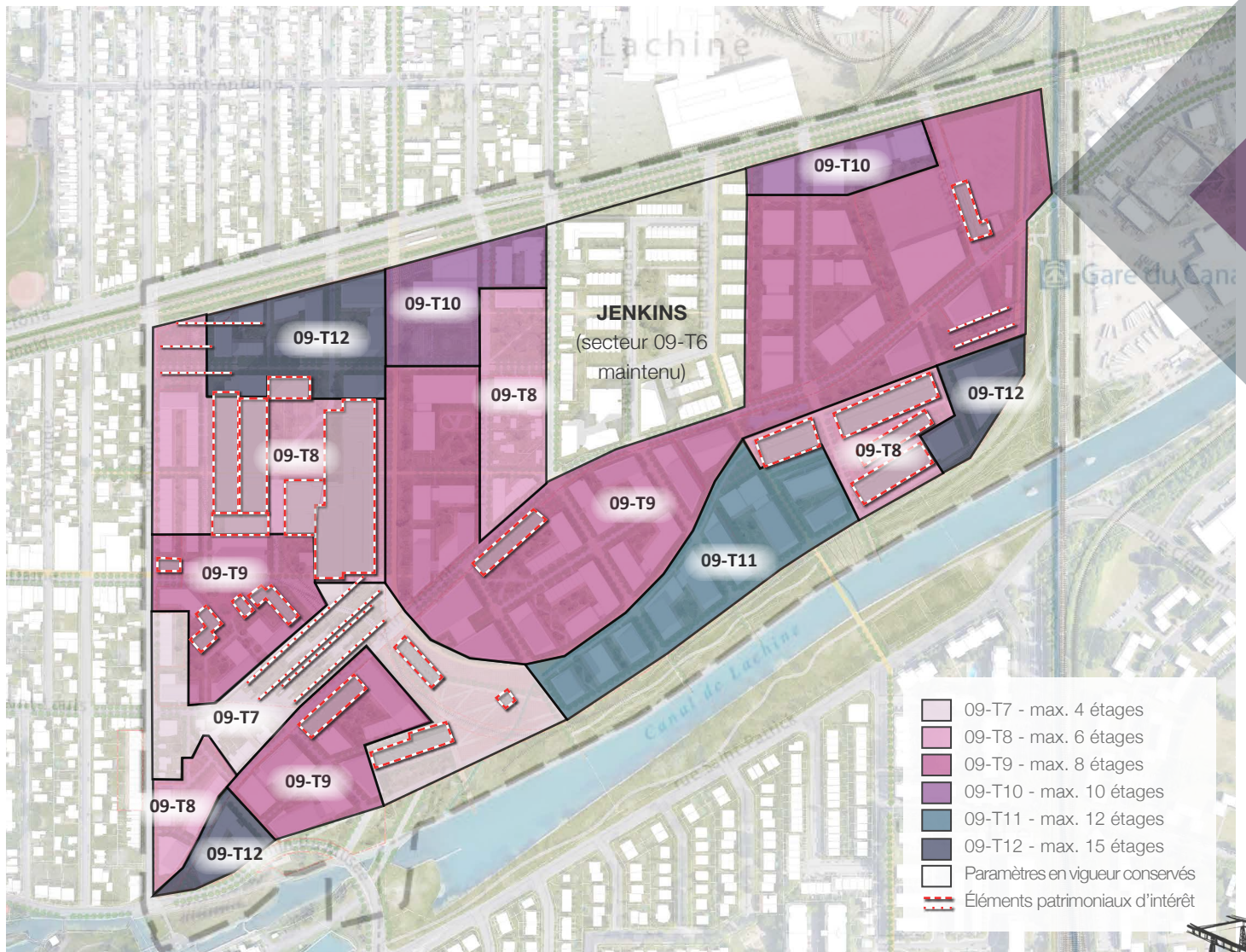
bâti de deux à dix étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 1,5;
C.O.S. maximal : 5,0.

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.



Carte des nouvelles densités de construction au PU, indiquant également les limites de hauteur



5.2

Les modifications aux règlements d'urbanisme

Suivant les modifications des paramètres de hauteur, de densité et d'affectation du PU décrites précédemment, ces modifications doivent se refléter et être intégrées dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Lachine, en tenant compte également des précisions décrites dans la présente sous-section.

5.2.1 Les hauteurs, les COS et les taux d'implantation

Les hauteurs

La réglementation d'urbanisme doit prescrire une hauteur maximale des constructions égale à celle qui est indiquée, selon le secteur concerné, sur la carte de densité de construction projetée présentée dans la sous-section 5.1. Toutefois, la réglementation d'urbanisme peut prescrire, pour les nouveaux secteurs 09-T12, une hauteur maximale de moins de 15 étages.

La réglementation d'urbanisme doit également prescrire une hauteur minimale de construction d'au moins trois (3) étages, sauf pour des groupes d'usages parc et zone protégée ainsi que d'utilité publique. Cette hauteur minimale ne s'applique également pas aux agrandissements d'un bâtiment existant.

Les COS

La réglementation d'urbanisme doit intégrer des COS minimaux et maximaux égaux à ceux qui sont indiqués, selon le secteur concerné, sur la carte des nouvelles densités de construction présentée dans la sous-section 5.1.

Les taux d'implantation

Afin de favoriser le respect de la densité minimale résidentielle prescrite dans le SAD de 80 logements par hectare, le PPU prévoit un taux d'implantation moyen pour l'ensemble du secteur de planification. Toutefois, afin d'augmenter les espaces non construits verdis et permettant d'accroître la perméabilité des sols, par souci de résilience face aux fortes pluies, il est prévu de contrôler plus spécifiquement l'implantation des bâtiments. Ainsi, la réglementation d'urbanisme doit prescrire un taux d'implantation maximal de 60 %.

Malgré ce qui précède, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour prescrire un taux supérieur qui devra concorder avec la définition du taux moyen identifié dans le PU.

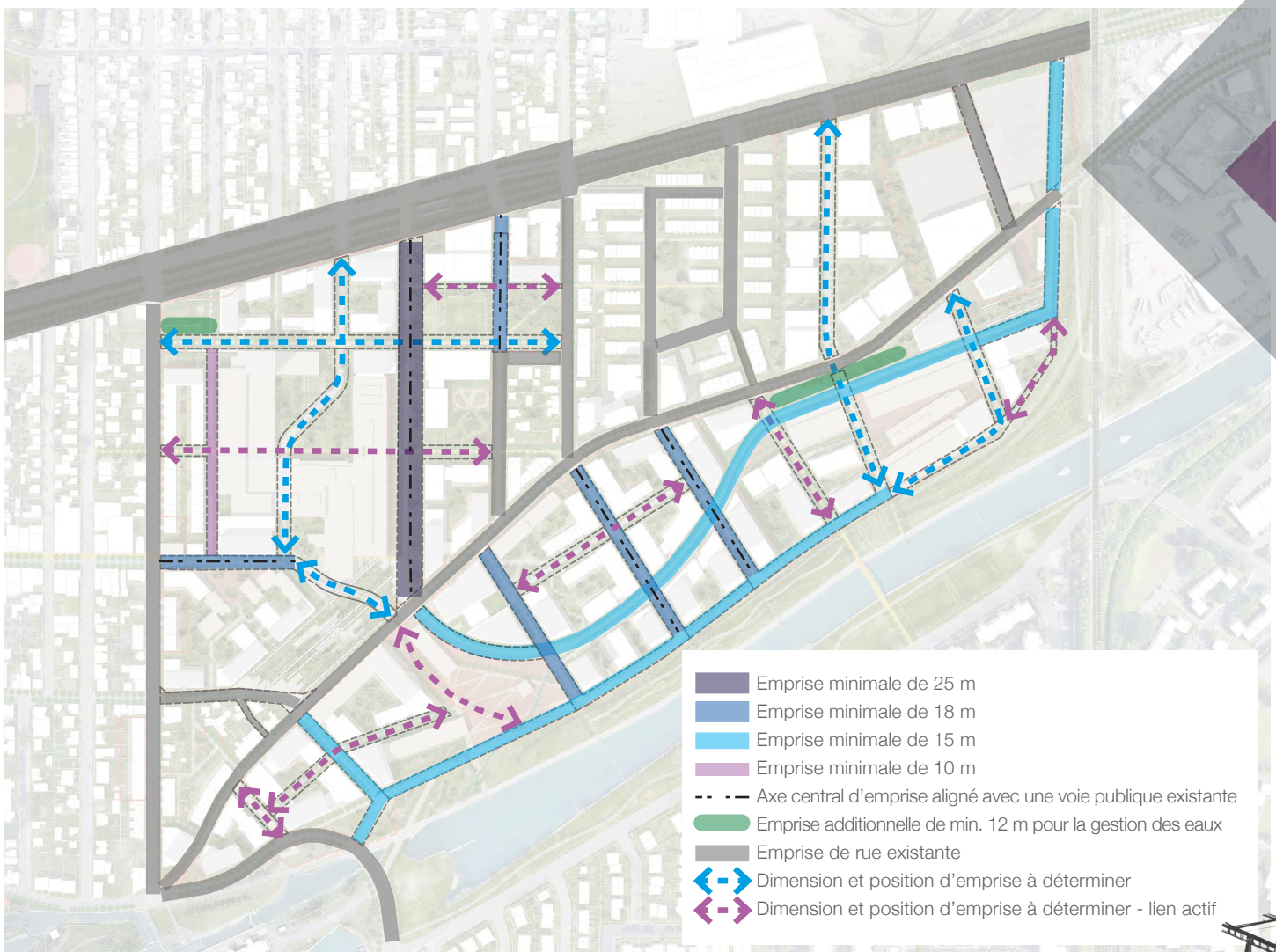
5.2.2 Les emprises de voies de mobilité

Afin d'assurer le respect de la trame urbaine envisagée pour l'écoquartier, en intégrant suffisamment d'espace pour le verdissement et la gestion de l'eau notamment, la réglementation d'urbanisme doit indiquer que toute opération cadastrale est sujette à l'intégration de voies de mobilité existantes et projetées structurantes.

Ainsi, la grille des voies de mobilité et de leurs emprises respectives, incluant les infrastructures de gestion des eaux de surface, doit suivre l'emplacement et les largeurs d'emprises illustrées sur la carte ci-bas. Toute nouvelle voie de mobilité indiquée avec un pointillé noir doit être alignée avec le centre de la voie de mobilité existante à laquelle elle fait face. Les positions des emprises de voie de mobilité autres que celles qui sont indiquées sur la carte ne sont pas fixées par celle-ci. Les objectifs et les balises d'aménagement de même que les plans et les

coupes indicatifs décrits dans la section 4 permettent d'orienter la formulation d'objectifs et de critères de PIIA concernant le règlement de lotissement. Cette section du PIIA doit présenter, au besoin, des coupes de rue types qui font état de l'organisation spatiale préconisée pour ces voies de mobilité.

Enfin, le règlement de lotissement pourra faire référence au plan d'ensemble du PPU pour la dimension et l'emplacement approximatif des espaces publics et des parcs à intégrer dans le territoire de l'écoquartier.



Carte des emprises projetées de voies de mobilité

5.2.3 Les groupes d'usages

L'affectation *Secteur d'activités diversifiées* induit une composante économique au sein du quartier tout en favorisant l'intégration d'usages variés et complémentaires. Afin de créer un milieu de vie, d'emploi et de loisirs diversifié propre à la définition d'un écoquartier, il est souhaitable d'encourager la mixité à travers les projets immobiliers en assurant une cohabitation harmonieuse des usages.

La carte suivante montre les groupes d'usages autorisés pour soutenir la vision projetée du territoire du PPU. La réglementation d'urbanisme doit autoriser uniquement des usages se trouvant au sein de ces groupes d'usages, sous réserve des restrictions liées à l'habitation décrites plus bas. Cette carte exprime également la volonté d'exiger des usages commerciaux dans les devantures des rez-de-chaussée, en tout ou en partie, des bâtiments situés sur un terrain le long de la rue Notre-Dame et également au seuil sud-est de l'écoquartier.

La démonstration de la compatibilité de l'habitation

Le type de mixité envisagé doit tenir compte de l'emplacement du projet et de la cohabitation avec d'autres usages pouvant générer des nuisances, particulièrement les usages industriels existants. Ces derniers sont encore en activité dans certaines parties du territoire.

Ainsi, dans l'éventualité où un projet immobilier intègre un usage d'habitation, la compatibilité avec les autres usages non résidentiels en place ou à proximité doit être démontrée. Lors du dépôt d'une demande de permis d'un projet immobilier résidentiel autorisé à la grille de spécification, les éléments suivants doivent être fournis et soumis à l'analyse du ou des outils discrétionnaires applicables :

- un portrait du cadre bâti dans lequel s'insère le nouvel usage sensible, incluant les occupations, les gabarits, l'implantation, les hauteurs, etc.;
- un portrait des usages autorisés dans le secteur et des terrains avoisinant ainsi que des occupations présentes, en précisant leur compatibilité avec l'usage résidentiel;
- un diagnostic identifiant les nuisances et les risques présents pour les éventuel.le.s résident.e.s ainsi que les mesures entreprises pour diminuer leur impact;
- la démonstration que le projet est orienté de manière à réduire l'impact des nuisances identifiées sur la qualité de vie des occupant.e.s.

L'habitation sous condition pour les ensembles bâtis de la Dominion Bridge Ouest et de la Allis-Chalmers

Pour les parties considérées les plus révélatrices de l'organisation spatiale identitaire des ensembles industriels de la Dominion Bridge Ouest et de la Allis-Chalmers, indiqué sur la carte par la note H-sous condition, l'usage habitation ne doit pas être autorisé de plein droit dans la réglementation d'urbanisme. Ceci vise à favoriser la présence d'autres activités (ex. : emploi, culture, communautaire, etc.) compatibles avant tout avec les structures construites et les caractéristiques inhérentes des bâtiments existants qui pourraient être mis en valeur.

Si une composante résidentielle est souhaitée, la justification permettant l'autorisation de l'usage habitation devra être démontrée dans le cadre de l'application d'un outil discrétionnaire d'urbanisme intégrant des modalités et des critères qui permettront de démontrer l'effort d'intégration des composantes patrimoniales en place dans le projet immobilier. À cet égard, le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) de l'arrondissement doit inclure les dispositions suivantes :

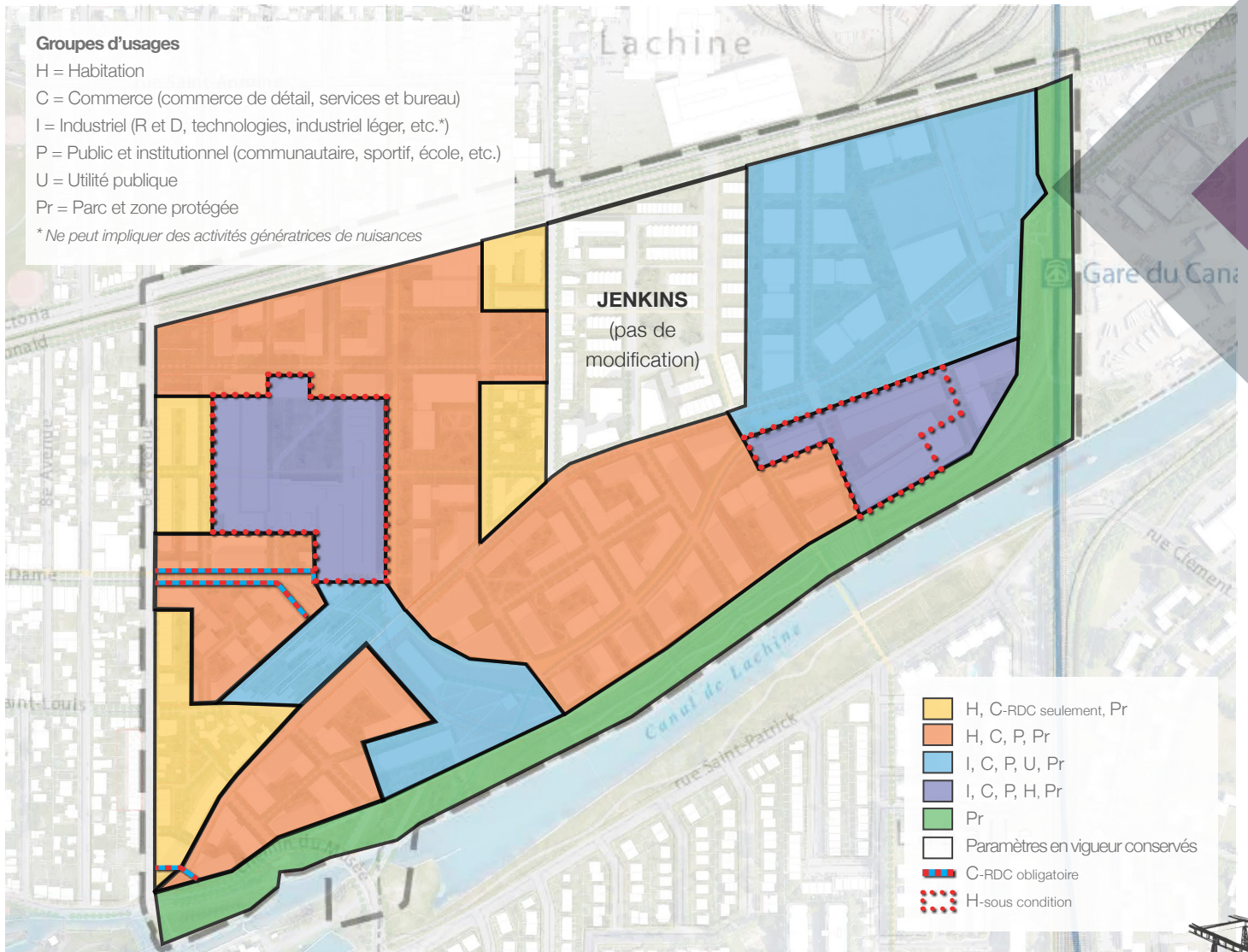
- des critères favorisant la mise en valeur des composantes patrimoniales;
- des critères assurant le respect de la vision et des interventions préconisées dans le PPU.

Également, tout projet immobilier comprenant une composante résidentielle doit prévoir une superficie de plancher d'au moins 10% pour l'exercice d'activités de l'usage des groupes C ou I.

Groupes d'usages

- H = Habitation
- C = Commerce (commerce de détail, services et bureau)
- I = Industriel (R et D, technologies, industriel léger, etc.)*
- P = Public et institutionnel (communautaire, sportif, école, etc.)
- U = Utilité publique
- Pr = Parc et zone protégée

* Ne peut impliquer des activités génératrices de nuisances



Carte des groupes d'usages autorisés

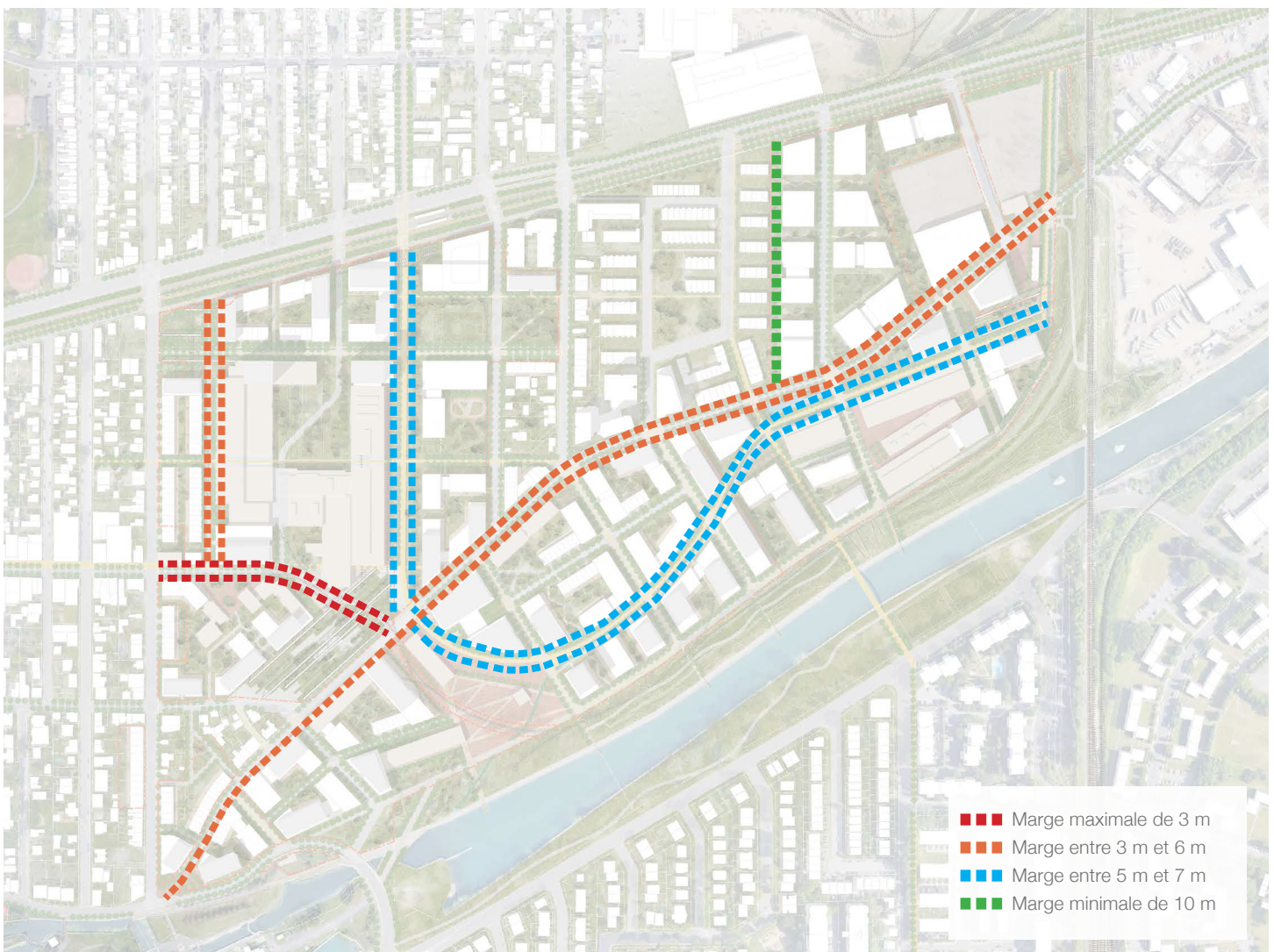
5.2.4 Les marges de recul

Afin de soutenir l'encadrement construit tout en optimisant les dégagements par rapport à certains espaces publics, à certaines voies de mobilité ou à certains ensembles d'intérêt patrimonial, des prescriptions sont fournies pour certaines marges sur la carte ci-bas. La réglementation d'urbanisme doit prescrire les marges indiquées sur cette carte.

Pour les marges de recul qui ne sont pas indiquées sur la carte, la réglementation d'urbanisme doit également prévoir des marges minimales applicables à l'ensemble des zones. Ces marges contribuent à créer un espace généreux entre les projets immobiliers pour éviter l'effet de corridor comprimé, en plus de maximiser les aménagements dédiés au verdissement, à la gestion écologique des eaux pluviales ou aux passages piétonniers. Ainsi,

- toute marge latérale doit être d'un minimum de 4 à 6 m; et
- la marge arrière minimale est de 6 m.

Malgré ce qui précède, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour prescrire une marge différente de celles qui sont mentionnées ci-dessus ainsi que de celles qui sont indiquées sur la carte, dans le respect des objectifs d'aménagement des aires d'ambiance de la section précédente.



Carte des marges de recul prescrites

5.2.5 Le verdissement et la gestion de l'eau

Afin de favoriser une gestion équitable des eaux de ruissellement entre les terrains privés et le domaine public et également afin d'encourager la perméabilité des sols, le verdissement et la biodiversité au sein de l'écoquartier, les règles suivantes doivent être prescrites à la réglementation d'urbanisme.

Terrains

- Un taux de verdissement minimal est requis sur 60 % de la partie de terrain non occupée par un bâtiment.
- Une superficie équivalente à au moins 10 % du terrain doit être dédiée à des infrastructures vertes drainantes.
- Une superficie d'au moins 15 % du terrain doit être dédiée à la canopée, calculée selon le port de l'arbre prévu à maturité, afin de contribuer aux objectifs du Plan d'action canopée 2012-2021 de la Ville de Montréal.
- Si une cour est sur une dalle de stationnement souterrain hors de l'emprise d'un bâtiment, un terreau minimum de 0,5 m pour le verdissement et de 1 m lorsqu'il y a plantation d'arbres est requis.
- Une entrée de garage en contre pente doit être plus haute d'au moins 30 cm que le niveau d'eau maximum de la rue.

Toitures

- Tous les toits doivent drainer les eaux en surface vers un espace verdi représentant au moins 20 % de la surface du toit ou vers une infrastructure verte drainante représentant au moins 10 % de la surface du toit.
- Tout espace en toiture dédié à une toiture végétalisée doit prévoir un terreau minimal de 100 mm afin de permettre la plantation et d'optimiser l'évapotranspiration.

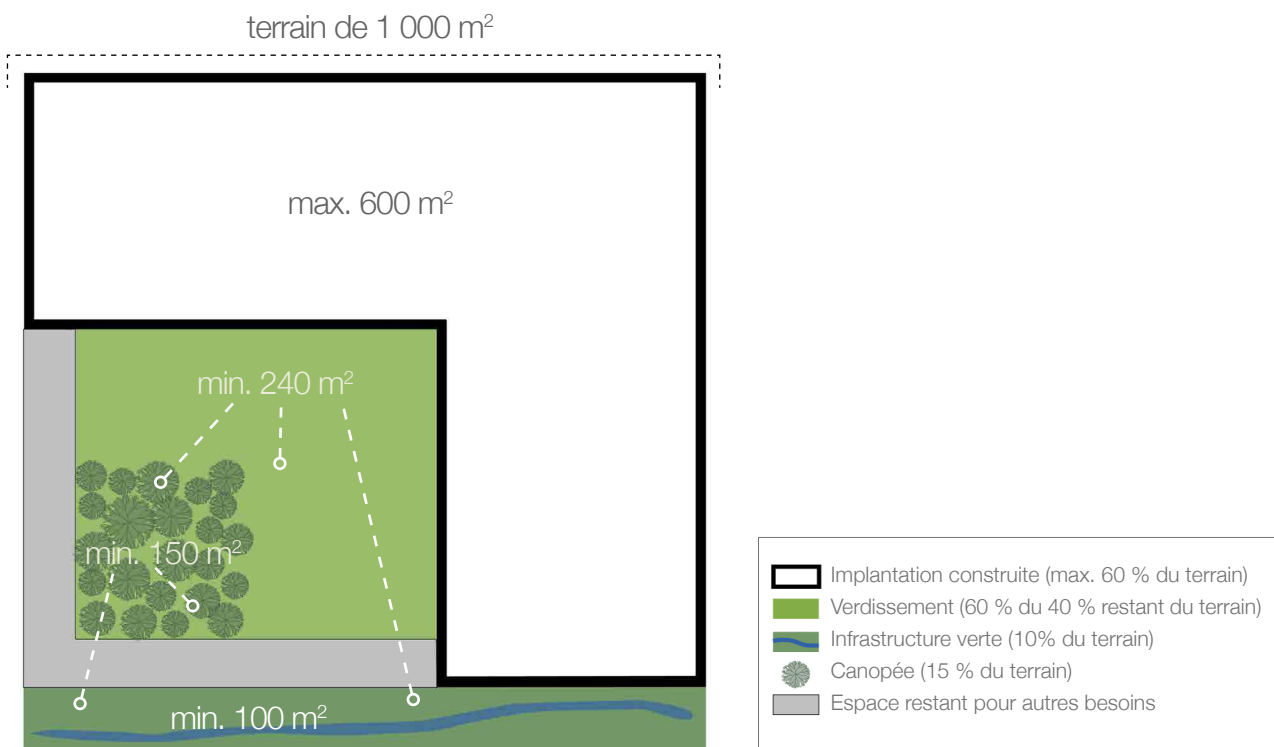


Schéma montrant l'exemple de proportions applicables pour l'aménagement d'un terrain de 1 000 m²

5.2.6 Le stationnement

Les normes de stationnement visent entre autres à réduire l'utilisation de l'automobile ainsi que l'espace lui étant associé au sein de l'écoquartier afin de prioriser l'utilisation du transport collectif et actif, l'autopartage et la mutualisation des stationnements. Ainsi, lors d'une nouvelle construction, de l'exercice d'un nouvel usage ou de l'agrandissement d'un usage (pour la portion agrandie), les dispositions de la réglementation d'urbanisme doivent respecter les normes de stationnement hors rue suivantes.

Le stationnement véhiculaire

- Prévoir que le nombre maximal de cases de stationnement autorisé, selon les groupes usages, ne dépasse pas le nombre maximal défini dans le tableau ci-contre.
- Exiger qu'au moins 80 % des aires de stationnement hors rue soient situées à l'intérieur d'un bâtiment (souterrain ou hors sol).
- N'exiger aucun nombre minimal de cases de stationnement pour visiteur.euse.s.
- Un nouveau nombre minimal de cases de stationnement peut être proposé par usage dans la réglementation d'urbanisme par souci de cohérence avec le nombre maximal de cases ici proposé.
 - Le cas échéant, autoriser que les cases de stationnement exigées pour un projet immobilier puissent être aménagées sur un autre terrain que celui du projet, sans limite de distance.

Les surfaces de stationnement ou de débarcadère extérieur

- Toute surface d'un stationnement ou d'un débarcadère (case ou allée) doit être recouverte de l'un ou de plusieurs des matériaux suivants :
 - un matériau inerte dont l'indice de réflectance solaire est d'au moins 29, à l'exception du gravier, dont la surface peut se drainer vers un espace perméable verti représentant au moins 20 % de la surface perméable du stationnement. Ce pourcentage peut être réduit à 10 % si l'espace perméable est considéré comme une infrastructure verte drainante;
 - un pavé alvéolé en béton comblé par des végétaux ou du gravier d'un IRS d'au moins 29;
 - le pavé uni à joints perméables, le béton perméable ou le pavage perméable;
 - une combinaison de matériau inerte, pavé alvéolé ou perméable, béton perméable ou pavage perméable se drainant vers des bandes paysagères.

GROUPES D'USAGES	NOMBRE MAXIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT POUR VÉHICULES	
	À 500 m et plus d'une station de métro, de tramway ou de train	À moins de 500 m d'une station de métro, de tramway ou de train
Habitation	0,9 case/logement	0,7 case/logement
Institutionnel	Aucun maximum	École : 1 case/3 employé.e.s Autre : 1 case/300 m ²
Commerce	1 case/40 m ²	1 case/50 m ²
Bureau	1 case/50 m ²	1 case/100 m ²

Tableau des ratios de stationnement automobile

Le stationnement vélo

- Prévoir que le nombre minimal de cases de stationnement pour vélos, selon les groupe d'usages, soit le suivant :

GROUPES D'USAGES	NOMBRE MINIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT POUR VÉLO
Habitation	1 case par logement
Institutionnel	École : 6 cases par classe Autre : 1 case/150 m ²
Commerce	1 case/75 m ²
Bureau	1 case/100 m ²

Tableau des ratios de stationnement vélo

Les véhicules électriques et l'autopartage

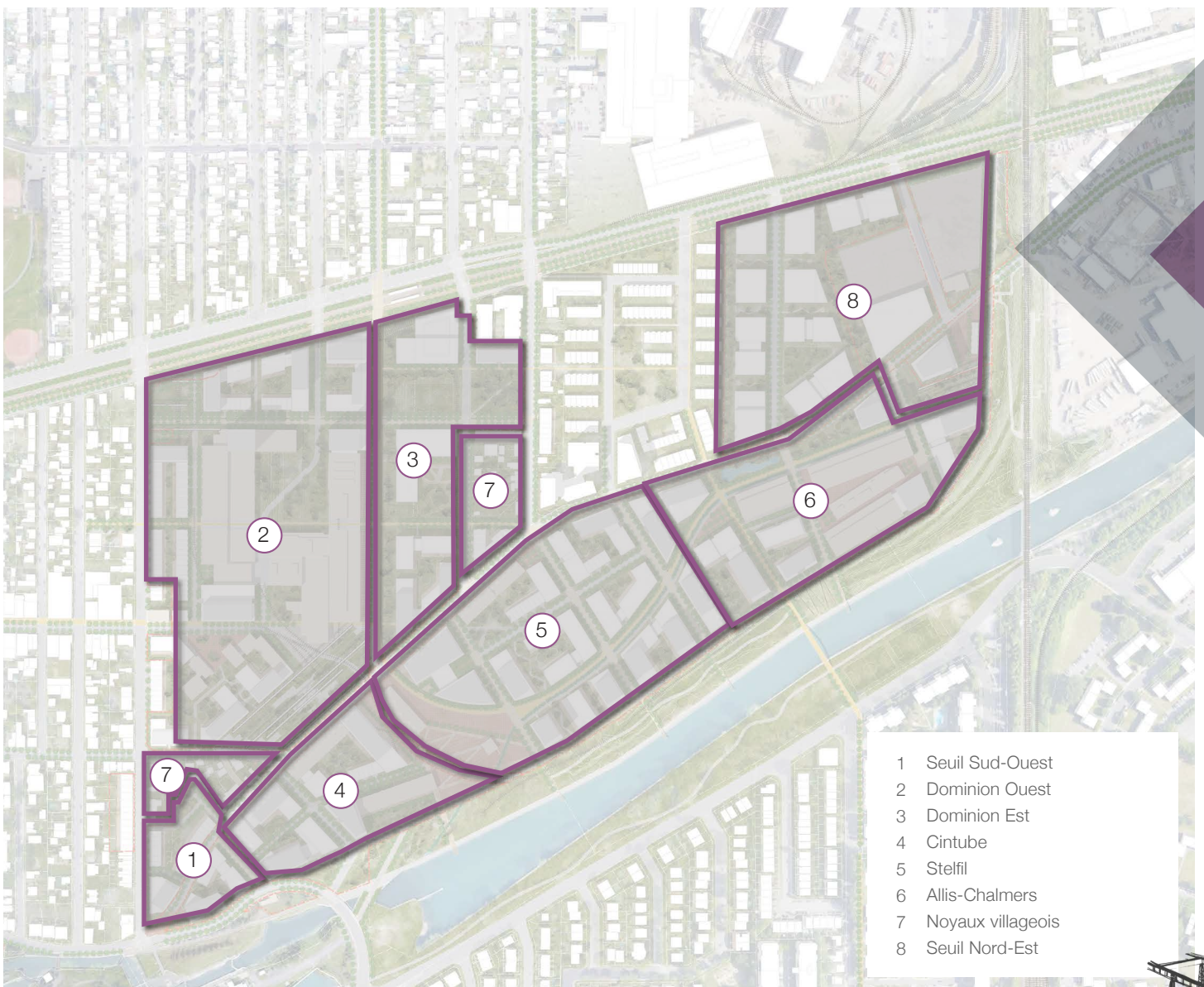
- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur dix (10) soit équipée d'une borne de recharge pour véhicule électrique
- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur vingt (20) soit équipée d'une borne électrique partagée accessible à tous les résident.e.s du bâtiment
- Exiger qu'au minimum une case de stationnement sur vingt (20) soit dédiée à l'autopartage, ce nombre pouvant faire partie du nombre de cases exigées avec bornes électriques partagées.

5.2.7 Les PIIA

Afin d'assurer un encadrement optimal de la forme urbaine et de privilégier un rapport étroit entre les piéton.ne.s, le milieu construit et l'environnement naturel, le règlement sur les PIIA doit s'appliquer à la construction d'un nouveau bâtiment, à l'agrandissement d'un bâtiment existant et à l'aménagement d'un terrain.

Le règlement sur les PIIA doit ainsi être modifié pour décrire les objectifs et les critères applicables aux aires d'ambiance de la carte ci-contre.

Ces objectifs et ces critères, qui orienteront la forme urbaine et les aménagements au sein de l'écoquartier, doivent s'inspirer des objectifs et des balises décrits dans la section 4 - Interventions détaillées.



Plan des limites des aires d'ambiance à identifier au PIIA

5.3

Vers la réalisation de l'écoquartier

5.3.1 Les énoncés d'intérêt patrimonial

Afin d'assurer la préservation, la réhabilitation ou la mise en valeur optimale des composantes patrimoniales du territoire du PPU, il est fortement encouragé de réaliser une démarche menant à la rédaction d'un énoncé d'intérêt patrimonial pour trois grands ensembles d'intérêt dans l'écoquartier.

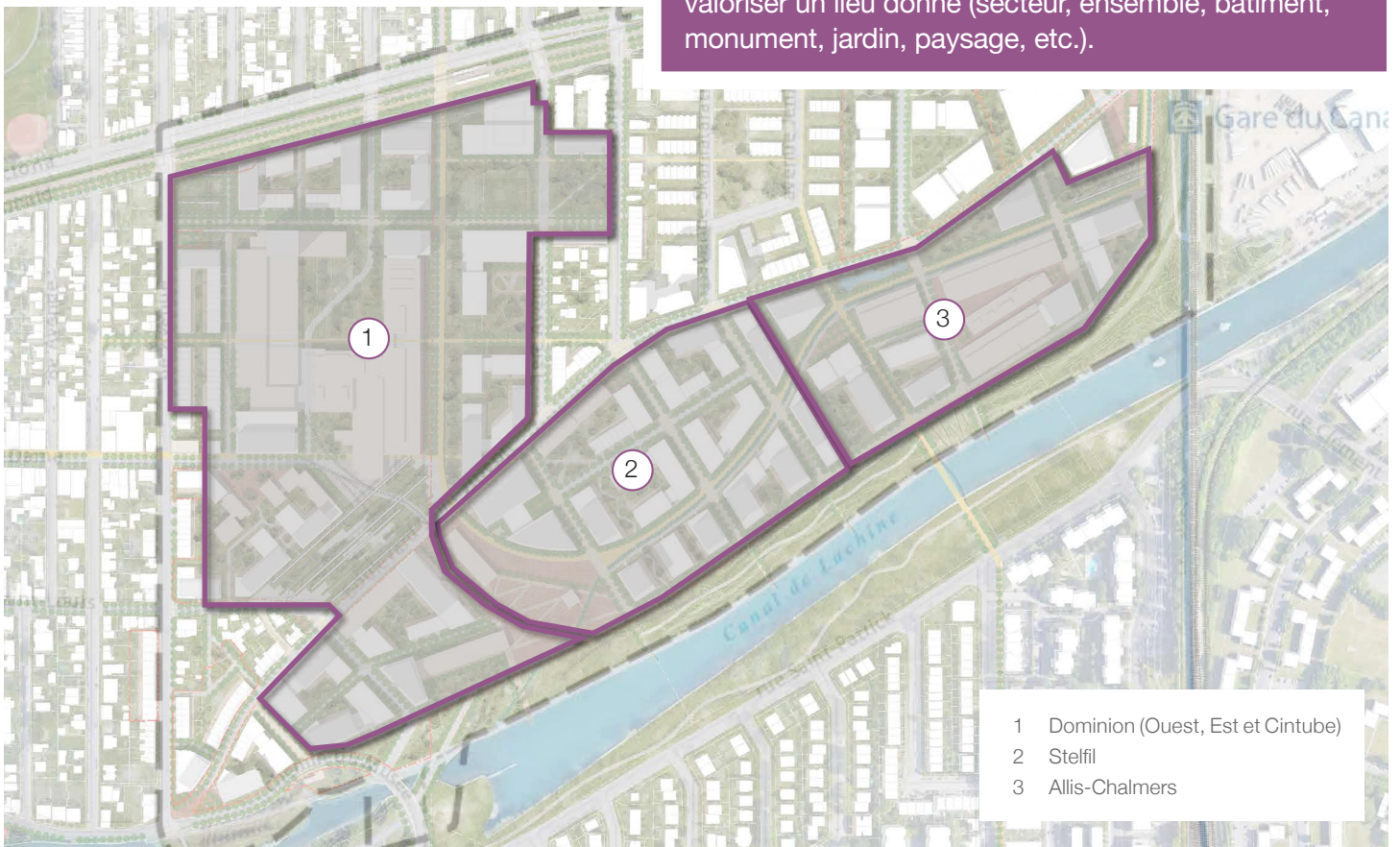
Ces ensembles sont identifiés sur la carte ici-bas. Il s'agit de :

- la *Dominion Bridge** (qui inclut la Dominion Bridge Ouest, la Dominion Bridge Est ainsi que la Cintube);
- la *Stelfil*; et
- la *Allis-Chalmers*.

Les limites de propriété peuvent être prises en compte dans le cadre de la démarche menant à la rédaction d'un énoncé d'intérêt patrimonial. La procédure menant à l'énoncé est décrite à l'annexe A4.

Énoncé d'intérêt patrimonial

L'énoncé de l'intérêt patrimonial est le document officiel qui expose les différentes valeurs (historique, symbolique, artistique, sociale, technique, etc.) d'un lieu et qui identifie les caractéristiques du lieu qui expriment ces valeurs. Chaque énoncé préparé en vertu du processus d'évaluation patrimonial d'un lieu contient l'information mise à jour par un groupe de travail spécifiquement constitué pour connaître et pour valoriser un lieu donné (secteur, ensemble, bâtiment, monument, jardin, paysage, etc.).



Carte des trois ensembles bâtis d'intérêt patrimonial visés pour un énoncé d'intérêt patrimonial

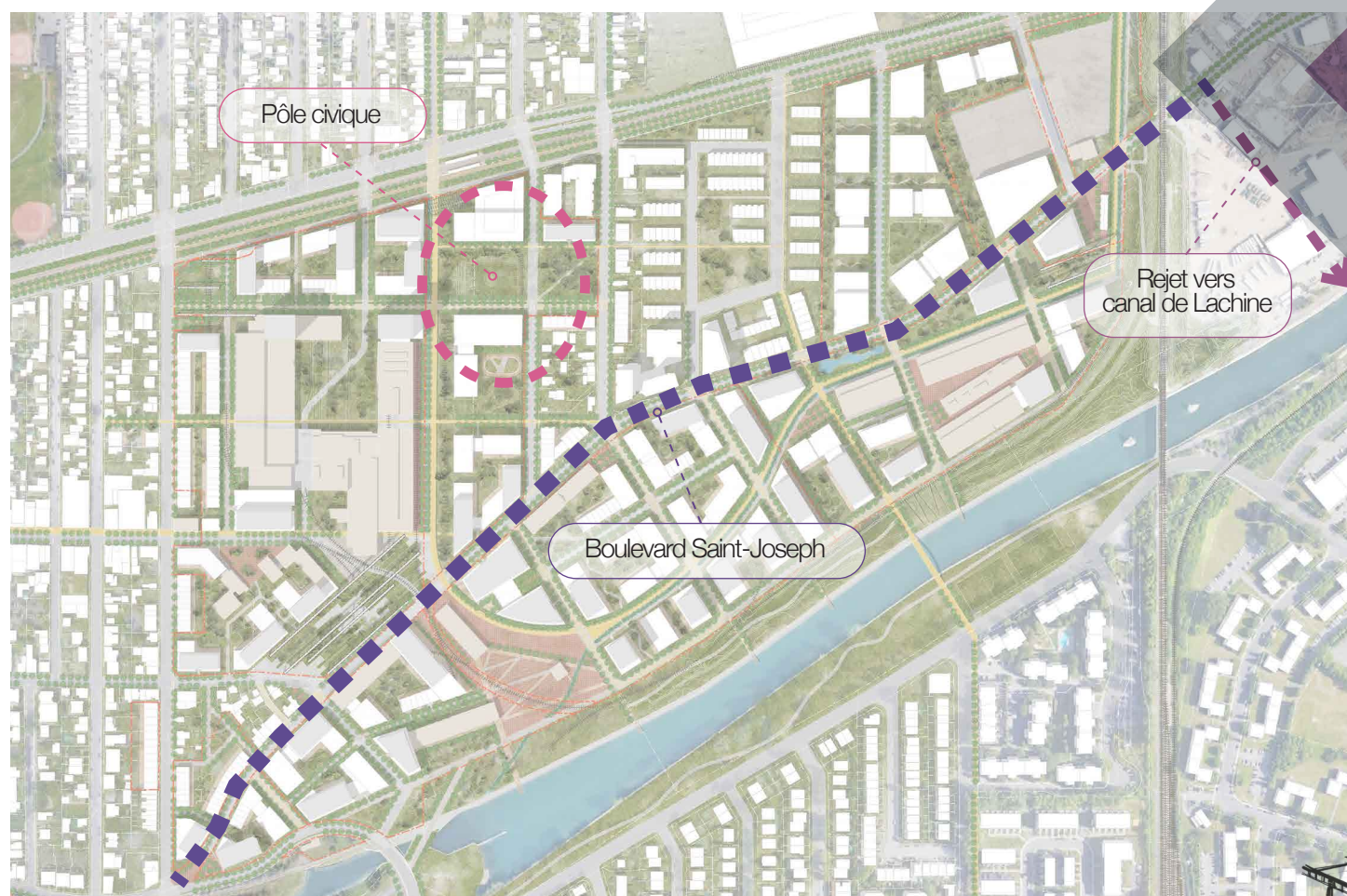
5.3.2 Les interventions prioritaires

La transformation du territoire du PPU, qui comprend plusieurs espaces en friche, vers un milieu de vie se fera sur le long terme et selon une séquence d'interventions permettant de suivre le rythme du déploiement de l'écoquartier. Ainsi, la mise en œuvre s'étalera selon plusieurs phases d'interventions.

À ce titre, les prérequis de développement devront être réalisés au préalable afin de desservir le secteur en infrastructures et en services, notamment en ce qui concerne l'enjeu important que constitue la gestion des eaux de rejet dans le territoire du PPU. Spécifiquement, le réaménagement et l'installation des infrastructures d'eau sous le boulevard Saint-Joseph constituent la première grande intervention pour soutenir le redéveloppement du secteur. Le raccordement préalable d'une conduite de rejet des eaux pluviales dans le canal de Lachine, nécessaire

pour répondre à la résilience du secteur lors des pluies abondantes, devra faire l'objet d'une entente avec Parcs Canada pour répondre aux exigences de débits et de qualité de l'eau de ruissellement. D'autres interventions au chapitre de la gestion des eaux suivront, selon le plan directeur de drainage des eaux (voir annexe A5).

Enfin, les équipements du pôle civique seront également développés en priorité, en fonction des besoins identifiés par la Ville et le CSSMB.



Carte des interventions publiques prioritaires dans le secteur

5.3.3 Les investissements municipaux

D'importants investissements, de l'ordre d'environ 400 M\$, seront consentis par la Ville pour soutenir le développement de l'écoquartier, qui s'échelonne sur près de 30 ans.

Ces investissements concernent principalement la mise à niveau et la mise en place des infrastructures municipales (réseau pluvial, d'aqueduc et d'égout, etc.) nécessaires pour soutenir les nouveaux développements, l'aménagement du domaine public (voirie et parcs), la réalisation d'équipements collectifs ainsi que les acquisitions immobilières et la réhabilitation des sols. La planification de ces investissements est reflétée dans le programme décennal d'investissement 2021-2030 (PDI) de la Ville de Montréal. Ce PDI sera mis à jour annuellement pour répondre à l'actualisation des besoins d'investissements dans le secteur tout en respectant le cadre financier de la Ville.

Afin d'initier la mise en œuvre des premiers lots de travaux, la Ville prévoit adopter un règlement d'emprunt initial de 15 M\$ dès 2022. Plusieurs règlements d'emprunt seront toutefois nécessaires pour couvrir l'ensemble des investissements municipaux requis.

ANNÉES D'INVESTISSEMENTS (PDI 2021-2030)	MONTANTS
2021-2025	18 M\$ (dont 8 M\$ pour le pôle civique)
2026-2030	25 M\$

Tableau des investissements municipaux au cours de la prochaine décennie

5.3.4 Les accords de développement et autres ententes

Les terrains du territoire du PPU appartiennent majoritairement à des propriétaires privé.e.s qui projettent leur développement dans l'esprit de l'écoquartier et dans le respect des objectifs du PPU et de la réglementation qui en découle.

Lors de la planification de ces projets, outre les exigences réglementaires, plusieurs autres aspects doivent être pris en considération dans un souci de concordance aux principes et aux objectifs de l'écoquartier et afin de répondre aux enjeux inhérents à chaque terrain. L'atteinte des objectifs du PPU peut notamment s'effectuer par la conclusion d'ententes avec les propriétaires privé.e.s (accords de développement ou ententes sur les infrastructures) qui concernent la mise en place d'infrastructures nécessaires à l'écoquartier.

Ces diverses ententes peuvent prévoir, notamment, les modalités relatives au partage des responsabilités et des coûts et concernent, entre autres :

- les prescriptions pour les aménagements des rues;

- les modalités d'application de la cession pour fins de parcs;
- la connexion des propriétés au réseau de gestion écologique des eaux pluviales;
- les critères techniques de gestion de l'eau;
- l'insertion des bâtiments à une boucle d'énergie;
- l'intégration des propriétés à un dispositif de gestion des matières résiduelles;
- les engagements relatifs aux logements sociaux, abordables et familiaux;
- les exigences en matière d'aménagement et d'entretien des servitudes de passage ou de non-construction, le cas échéant;
- l'utilisation de matériaux de fabrication locale ou de matériaux de certification environnementale, l'isolation thermique performante, l'implantation de monitoring et de contrôle de la consommation.

5.3.5 Les innovations techniques

Plusieurs mesures novatrices pourront être élaborées en vue, notamment, d'assurer la résilience de l'écoquartier Lachine-Est et de participer à la transition écologique et sociale souhaitée par la Ville et par le milieu. La plupart de ces mesures s'inscrivent à l'étape de la mise en œuvre de l'écoquartier. Elles couvrent de nombreux aspects dont l'aménagement, les innovations techniques et la gouvernance.

Les mesures peuvent concerner, entre autres, les thèmes ou les aspects suivants :

- la boucle énergétique
 - la gestion des matières résiduelles
 - l'urbanisme transitoire
- la gestion de l'eau sur les sites et dans les bâtiments
 - les bâtiments passifs
 - les indicateurs de performance
 - l'analyse différenciée selon les genres et +
 - les zones à priorité piétonne
 - les zones à faibles émissions
 - le stationnement (gestion intelligente, stationnement public, stationnement mécanisé)
 - l'abordabilité pérenne
 - la décontamination des sols in situ

LA BOUCLE ÉNERGÉTIQUE

La transition écologique implique une transition et une gestion saine de l'énergie de façon à en réduire la consommation et les coûts associés, au bénéfice des citoyen.ne.s et des consommateur.rice.s. La mise en place d'un dispositif de boucle et de transfert d'énergie avec une gestion centralisée, constitue une voie d'avenir. L'ensemble du quartier pourrait ainsi être connecté à un réseau de chauffage et de refroidissement urbain géré par une centrale thermique alimentée par une énergie propre (hydroélectricité, géothermie). Il faudra privilégier la mise en place de partenariats impliquant promoteur.rice.s privé.e.s, opérateur.rice.s et distributeur.rice.s d'énergie.

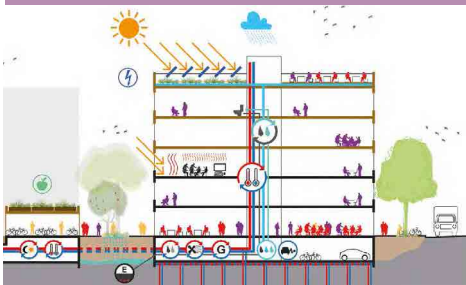


Schéma de boucle énergétique - technopôle Angus

LA GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Selon certains scénarios, il faudra gérer environ 270 kg de matières résiduelles par habitant.e et 600 kg pour chaque emploi dans l'écoquartier. L'entreposage et le chargement de ces matières représentent un défi majeur dans un milieu où la densité d'habitations sera importante et pour lequel il est souhaité de limiter les espaces dédiés à la circulation véhiculaire. Des approches innovantes pour la gestion de ces matières ont fait l'objet d'une étude afin d'évaluer les avantages et les inconvénients de différents systèmes, dont la mise en place d'un système de collecte pneumatique des déchets. Des études additionnelles seront menées afin d'établir le système optimal à retenir pour l'écoquartier.



Système de collecte pneumatique

L'URBANISME TRANSITOIRE

Dans une optique de conservation patrimoniale et de maintien du dynamisme du secteur, la Ville, en collaboration avec les propriétaires foncier.ère.s, travaille à l'élaboration d'un règlement visant à autoriser l'occupation d'immeubles vacants par des usages compatibles à la fois avec la structure elle-même, avec son usage passé et selon les prémisses du futur développement de l'écoquartier. Cette démarche s'inscrit dans la notion d'urbanisme transitoire qui découle d'initiatives citoyennes spontanées d'occupation d'immeubles désaffectés de leurs vocations premières. Il s'agit d'une pratique que la Ville souhaite encadrer à travers une réglementation novatrice et souple.



Occupation transitoire de bâtiment patrimonial

5.4

Le plan d'action

5.4.1 Les actions contribuant à la mise en œuvre de l'é

Le tableau synthèse ci-bas présente diverses actions, regroupées par thématique et dont la liste n'est pas exhaustive, qui peuvent faciliter le développement de l'écoquartier et le déploiement de pratiques innovantes. Plusieurs de ces actions sont prévues par des interventions municipales ou grâce à des collaborations étroites entre la Ville et des partenaires des secteurs public, parapublic ou privé concerné.e.s par le territoire de l'écoquartier. De nombreux comités de travail avec ces partenaires, déjà formés dans le cadre de la planification du PPU ou de chantiers majeurs du secteur, poursuivront leur mandat.

Acronymes de la Ville de Montréal :

AL : Arrondissement de Lachine

BPP : Bureau de projet partagé de l'écoquartier Lachine-Est (Ville de Montréal/Concert'Action Lachine)

VM : Ville de Montréal (Services corporatifs ou arrondissement de Lachine)

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR
RÉGLEMENTATION D'URBANISME ET ENTENTES	Modifier la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement en concordance avec les prescriptions de la section 5.2	À l'adoption du PPU	VM (AL)
	Prévoir des ententes avec les propriétaires dans le cadre du Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux respectant la vision présentée au PPU	Après l'adoption du PPU	VM (AL)
MOBILISATION CITOYENNE	Créer un site internet spécifique au projet (plateforme montreal.ca)	À l'adoption du PPU	VM
	Définir et mettre en place un mécanisme et une gouvernance adaptés au suivi de la mise en œuvre de l'écoquartier	Après l'adoption du PPU	BPP
	Lancer un projet pilote pour l'entretien des infrastructures de gestion des eaux de surface par les citoyen.ne.s	Après l'adoption du PPU	VM (AL) Autres
	Évaluer la possibilité d'implanter un espace citoyen in situ (maison de l'écoquartier)	Après l'adoption du PPU	BPP
	Organiser différentes activités consultatives, participatives ou de co-conception via les plateformes de Réalisons Montréal et de Concert'Action Lachine	En continu	BPP
HABITATION	L'application du Règlement pour une métropole mixte pourrait conduire à la création de nouvelles zones de logement abordable en fonction du gain sur le potentiel constructible de certaines parties de l'écoquartier.	À l'adoption du PPU	VM (en collaboration avec les propriétaires)
	Miser sur les différents programmes municipaux, provinciaux et fédéraux qui soutiennent le développement de logements sociaux, abordables et familiaux ainsi que l'appui à l'acquisition de logements abordables	En continu	VM gouv. fédéral et provincial
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Lancer une étude afin de qualifier la demande en immobilier industriel selon les caractéristiques et l'état des bâtiments existants dans le secteur	En cours	VM
	Afin de promouvoir la restauration et la réhabilitation de bâtiments d'intérêt patrimonial, encourager les propriétaires à utiliser les programmes de financement, par exemple le PRAM	En continu	VM Propriétaires

SUITE DU TABLEAU...

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR
PATRIMOINE	Produire un énoncé d'intérêt patrimonial pour les ensembles d'intérêt (Dominion Bridge, Stelfil et Allis-Chalmers)	À l'adoption du PPU	VM (AL) Propriétaires
	Évaluer la possibilité de citer des bâtiments ou des sites patrimoniaux	Après l'adoption du PPU	VM
	Encourager les propriétaires à lancer des mandats de services professionnels permettant d'évaluer les potentiels de reconversion de bâtiments patrimoniaux, en misant sur différents exercices de programmation architecturale	Après l'adoption du PPU	VM Propriétaires
	Déterminer les meilleurs moyens afin d'interpréter les vestiges et les éléments patrimoniaux présents dans les espaces publics (ponts roulants, canal des Sulpiciens, voies ferrées, bâtiments, etc.)	Après l'adoption du PPU	VM
	Compléter la documentation du canal des Sulpiciens par des interventions archéologiques et élaborer un plan de conservation	Après l'adoption du PPU	VM
	Documenter l'histoire ouvrière et les savoir-faire associés au lieu, notamment par le biais d'une collecte de mémoire auprès d'anciens travailleurs	Après l'adoption du PPU	VM
	Promouvoir l'utilisation du programme d'usages transitoires dans les bâtiments industriels existants	En continu	VM
INFRASTRUCTURES MUNICIPALES ET ÉQUIPEMENTS	Finaliser l'entente avec Parcs Canada (ainsi que les études hydrauliques) afin de confirmer la possibilité de rejet des eaux dans le canal de Lachine (émissaire à localiser)	En cours	VM
	Poursuivre la collaboration avec le CSSMB afin de mener à la construction de la nouvelle école primaire	En cours	VM CSSMB
	Élaborer un document présentant des lignes directrices d'aménagement du domaine public afin de spécifier les mesures permettant de respecter les objectifs et les balises de la section 4.2 du PPU lors de la conception des voies de mobilité et des espaces publics du secteur	Après l'adoption du PPU	VM
	Implanter les nouvelles conduites d'égout et d'aqueduc (réseau primaire) déjà prévues au programme municipal	Après l'adoption du PPU	VM
	Implanter un réseau municipal d'aménagement de surface (trame de rue et parc) permettant une gestion intégrée des eaux de ruissellement pour un rejet vers le canal de Lachine ou vers le réseau d'égout	Après l'adoption du PPU	VM

SUITE DU TABLEAU...

THÈME	ACTION	HORIZON	PORTEUR
STRATÉGIE IMMOBILIÈRE	Procéder à l'acquisition de terrains pour l'aménagement du pôle civique qui intégrera des équipements publics municipaux, via le droit de préemption	En cours	VM
	Établir une veille immobilière pour saisir les opportunités d'acquisitions foncières à des fins publiques	En courtin	VM
MOBILITÉ	Poursuivre les discussions avec les paliers gouvernementaux appropriés afin d'assurer la mise en place d'un transport collectif structurant sur la rue Victoria	En cours	VM
	Contribuer, en collaboration avec Parcs Canada, à la création d'un parc linéaire le long du canal de Lachine	Après l'adoption du PPU	VM Parcs Canada
	Collaborer avec Parcs Canada à l'évaluation technique et financière pour l'implantation d'un lien de mobilité active franchissant le canal de Lachine	Après l'adoption du PPU	VM Parcs Canada
	En collaboration avec l'ARTM et EXO, assurer une amélioration de la fréquence de desserte de la gare du Canal et évaluer la faisabilité de déplacer la gare vers la rue Victoria	Après l'adoption du PPU	VM ARTM/EXO
	Planifier l'implantation de pôles de mobilité, où plusieurs modes de déplacement complémentaires au transport collectif sont disponibles	Après l'adoption du PPU	VM Autres
INNOVATIONS	Lancer la charte des écoquartiers pour le projet Lachine-Est et y faire adhérer les parties prenantes	En cours	BPP
	Lancer une étude pour évaluer la faisabilité d'une gestion pneumatique souterraine des déchets pour l'ensemble du secteur	En cours	VM
	Lancer une étude pour évaluer le potentiel et la faisabilité technique de l'insertion d'une boucle énergétique dans l'ensemble du secteur	En cours	VM
	En plus des exigences de décontamination des terrains et des bâtiments applicables selon le Code du bâtiment et le Règlement relatif à la cession aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055), évaluer la possibilité de décontaminer les terrains et les bâtiments, lorsque c'est approprié, grâce à des méthodes in situ	Après l'adoption du PPU	VM Propriétaires
	Évaluer la possibilité de lancer une démarche d'accréditation éco-district pour l'écoquartier	Après l'adoption du PPU	VM
	Évaluer la possibilité de déterminer un coefficient minimal de biotope pour l'écoquartier, c'est-à-dire une pondération liée à la surface végétalisée et/ou favorable aux écosystèmes locaux et aux espèces locales (biodiversité) pour un projet donné	Après l'adoption du PPU	VM
	Évaluer, avec le gouvernement fédéral (PJCCI), les possibilités de réutiliser des pièces du pont Champlain dans la conception de l'art public	Après l'adoption du PPU	VM PJCCI
	Favoriser les partenariats pour assurer l'autopartage (ex. : Communauto)	Après l'adoption du PPU	VM Autres
	Définir les cibles et les modalités de suivi dans la mise en œuvre de l'écoquartier grâce à la préparation d'indicateurs de performance à mesurer	Après l'adoption du PPU	VM

5.4.2 La mise en œuvre après l'adoption du PPU

Des modalités de suivi de la mise en œuvre du PPU seront mises en place en cohérence avec la démarche des écoquartiers. Des indicateurs de suivi de la performance permettront de mesurer l'évolution du projet, lequel devra s'opérer grâce à un mécanisme de suivi adapté.

Le mécanisme de suivi

Le suivi de la mise en œuvre de l'écoquartier requiert un mécanisme pérenne, pour inscrire le projet dans la durée, et souple, pour permettre les adaptations nécessaires, sans toutefois perdre de vue la vision portée par la Ville et par la communauté.

Inclusif, ce mécanisme de suivi s'appuiera sur le capital de mobilisation des parties prenantes ayant contribué à la définition des grandes lignes de l'écoquartier, notamment lors des activités de concertation d'Ateliers Lachine-Est en 2020.

Enfin, la réussite d'un projet d'une telle envergure ne sera possible sans des partenariats publics, mais aussi privés à mettre en place. Ces partenariats seront fondés sur l'engagement effectif de l'ensemble des parties prenantes autour d'une charte de l'écoquartier.

Les indicateurs de suivi de la performance de l'écoquartier

La stratégie de mesure des impacts et de l'atteinte de cibles fixées pour l'écoquartier sera définie par le Bureau de projet partagé et par les services municipaux concernés, en cohérence avec les attentes de la Direction générale de la Ville de Montréal et dans la perspective de choisir les meilleures solutions en termes, notamment, de réduction des GES et d'adaptation aux changements climatiques (Test Climat, élaboré par le BTER).

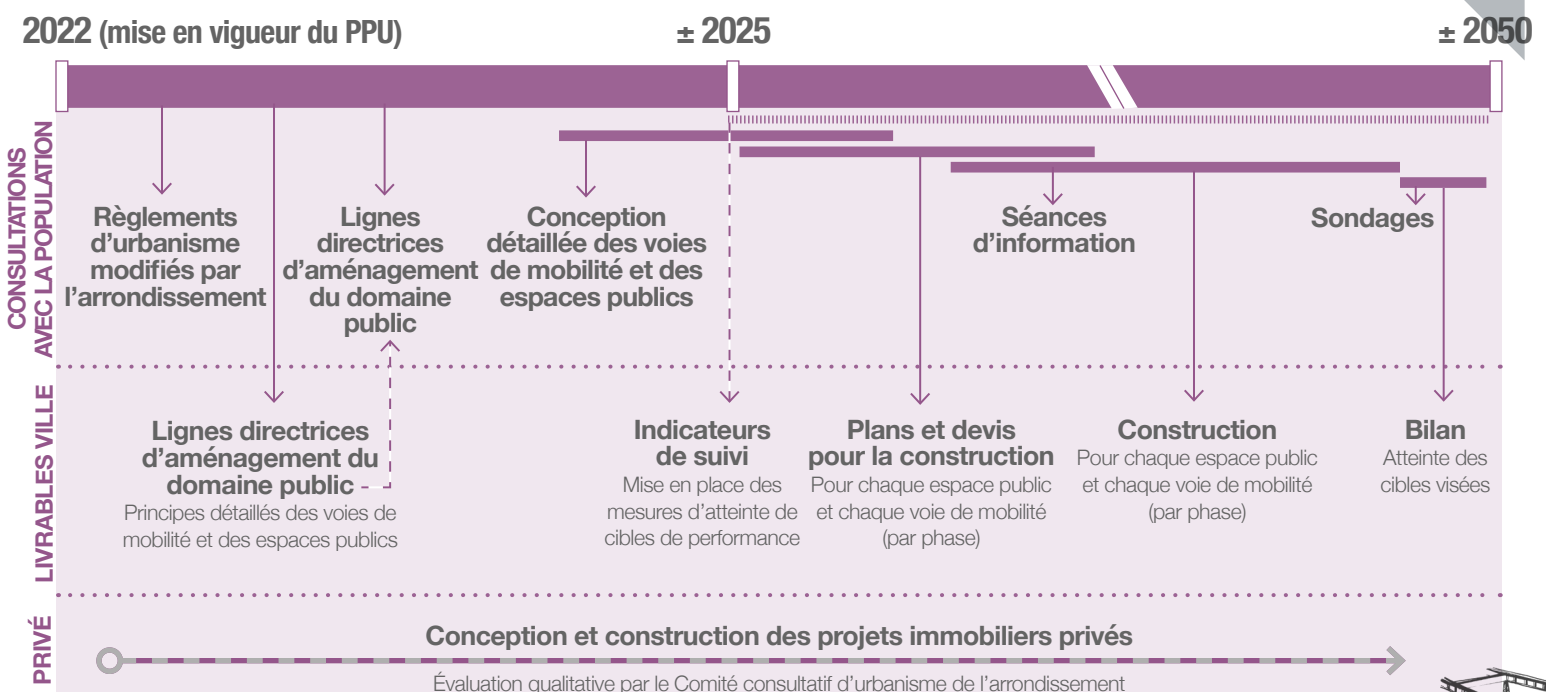


Tableau des étapes générales de mise en œuvre du PPU suivant son adoption. Les années exprimées sont approximatives.





Vue du canal de Lachine

A

Annexes

A1

Lexique

Liste des acronymes

- ARTM** : Autorité régionale de transport métropolitain
- BTER** : Bureau de la transition écologique et de la résilience (de la Ville de Montréal)
- CSSMB** : Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys
- EXO** : identité de marque du Réseau de transport métropolitain (RTM)
- HQ** : Hydro-Québec
- OCPM** : Office de consultation publique de Montréal
- PIIA** : Plan d'implantation et d'intégration architecturale
- PJCCI** : (Les) Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
- PMAD** : Plan métropolitain d'aménagement et de développement (de la région métropolitaine de Montréal)
- PPU** : Programme particulier d'urbanisme
- PU** : Plan d'urbanisme
- R et D** : Recherche et développement
- RDC** : Rez-de-chaussée
- SAD** ou **Schéma** : Schéma d'aménagement et de développement (de l'agglomération de Montréal)
- STM** : Société de transport de Montréal
- TC** : Transport collectif
- TOD** : Transit-oriented development

Définitions

- Antennes ferroviaires** : réseau de plusieurs voies ferrées convergeant en un lieu
- Bande paysagère** : espace linéaire au sol, souvent le long de bâtiments ou de stationnements, dédié au verdissement
- Basilaire** : volume comprenant les premiers étages d'un bâtiment, qui occupe une superficie d'implantation plus grande que les superficies de plancher des étages supérieurs; partie d'un bâtiment qui contribue à rehausser l'expérience à l'échelle des piétons le long des espaces extérieurs de circulation
- Butoir** : dispositif placé à l'extrémité d'une voie ferrée en cul-de-sac, pour arrêter d'éventuels véhicules à la dérive et les empêcher de continuer leur chemin en dehors de la voie
- Canopée** (ou couvert arborescent) : projection au sol de chaque couronne d'arbre ou de groupe d'arbres de plus de 3 m de haut, établie à partir de photos aériennes prises lorsque les arbres sont en feuilles
- Coefficient d'occupation du sol (COS)** : voir la densité de construction définie à la section 3.1.2 du PU
- Conduite séparative** : infrastructure souterraine transportant séparément, par des conduites distinctes, les eaux d'égout et les eaux pluviales
- Conduite unitaire** : infrastructure souterraine qui transporte à la fois les eaux d'égout et l'eau pluviale
- Cours d'eau de la rue** : espace linéaire où s'écoule naturellement l'eau accumulée le long d'une rue
- Domaine privé** : tous les lots de propriété privée, donc qui n'appartiennent pas à la municipalité ou aux gouvernements
- Domaine public** : espace extérieur constitutif du paysage urbain, généralement de propriété publique, soit les rues, les emprises municipales, les ruelles, les sentiers piétons, les trottoirs, les places et les squares
tous les terrains (rues, voies partagées, parcs, places, etc.) de propriété publique
- Émissaire** (ou exutoire) : cours d'eau qui constitue le déversoir, naturel ou non, d'un plan d'eau tel un lac
- Espace public résilient** : parc, place ou équipement de loisir conçu de manière à agir comme espace de rétention d'eau pouvant accumuler, pour de courtes périodes, l'eau des pluies exceptionnelles d'un secteur afin de réduire les risques d'inondation urbaine et de refoulement chez les citoyens riverains

Évapotranspiration : quantité d'eau qui s'évapore par le sol, par les nappes liquides et par la transpiration des végétaux

Exutoire : point de sortie de canalisations (ex. le canal de Lachine pour le secteur de Lachine-Est)

Îlot : entité de l'espace urbain entièrement bordée par des voies publiques et comportant généralement plusieurs parcelles (lots). Dans les anciens secteurs urbanisés, les îlots comportent souvent un réseau de ruelles

Infrastructure verte drainante : ouvrage végétalisé (avancée de trottoir végétalisée, fosse d'arbre, noue, terre-plein) permettant de capter, de retenir et d'infiltrer une partie du ruissellement des surfaces imperméables avoisinantes

Marge arrière : espace compris entre la ligne arrière d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Marge avant : espace compris entre la ligne avant d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Marge latérale : espace compris entre une ligne latérale d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Matériau perméable : surface dure en revêtement perméable permettant une infiltration des eaux

Mise en valeur : ensemble des actions qui visent à rendre plus accessibles, plus lisibles et plus compréhensibles les valeurs patrimoniales d'un lieu, pouvant être complémentaires à toute intervention de préservation, de réhabilitation ou de restauration

Mutualisation des stationnements : partage d'aires de stationnement entre projets immobiliers complémentaires, notamment selon différents usages et différents horaires

Pluie exceptionnelle : fréquence de 1 fois en 100 ans, soit une probabilité de 1 % de se produire dans une année

Pluie fréquente : pluie qui se produit de 60 à 90 % du temps

Pluie rare : fréquence de 1 fois en 25 ans, soit une probabilité de 4 % de se produire dans une année

Préservation : ensemble des actions qui visent à maintenir intacts, à protéger, à entretenir ou à stabiliser les matériaux et les formes d'un lieu, ou de l'une de ses composantes, sans les modifier, en compatibilité avec leurs valeurs patrimoniales

Réhabilitation : ensemble des actions qui visent à rendre possible un usage différent pour assurer la pérennité d'un lieu, en y effectuant des réparations, des modifications d'ordre fonctionnel ou des ajouts compatibles avec ses valeurs patrimoniales

Réseau public : voies publiques et espaces publics situés sur des propriétés publiques (municipalité, gouvernement, etc.)

Restauration : ensemble des actions qui visent à redonner à un lieu ou à l'une de ses composantes un état antérieur d'intégrité afin d'en révéler les valeurs patrimoniales

Rue : voie de circulation délimitée entre deux lignes de lot et contenant minimalement le pavage, les trottoirs et les espaces de plantation

Superficie de plancher : superficie totale des planchers d'un bâtiment, mesurée à partir de la paroi extérieure des murs extérieurs et de la ligne d'axe des murs mitoyens

Taux de verdissement : surface perméable d'un terrain destinée à la plantation, à la végétalisation de même qu'aux aménagements paysagers

Tissu urbain : ensemble des constructions, des équipements et des réseaux constitutifs d'une ville ou d'un quartier

Toit végétalisé : système de recouvrement d'un toit qui permet la croissance de la végétation tel qu'un toit vert, un toit-jardin ou un toit planté

Usage (classes) : sous-groupes au sein des groupes d'usages

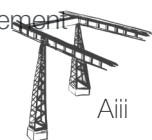
Usage (groupes) : grandes catégories d'usages liées au domaine de l'urbanisme et découlant des grandes affectations du territoire

Usage (types) : usages au sein des classes d'usages

Voie ou rue de type partagée : voie publique (chaussée et intersections) conçue comme un espace partagé où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire. Selon le Code de la sécurité routière, une rue (voie) partagée est « tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée » (article 4)

Voie ou rue publique (voie de mobilité) : toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas privée

Voie privée/rue privée/voie d'accès : passage privé donnant accès à un terrain, à un bâtiment ou à une aire de stationnement ou de chargement à partir d'une voie publique



A2

Les voies axées sur le transport actif

VOIE PARTAGÉE

Objectifs

- Offrir plus d'espace et de confort aux piéton.ne.s et aux cyclistes, qui ont priorité sur les automobilistes
- Apaiser la circulation de la rue et réduire le volume de véhicules et leur vitesse
- Améliorer la sécurité de tou.te.s les usager.ère.s de la voie publique
- Revitaliser les activités urbaines
- Améliorer la qualité de l'espace public

Principes de circulation

- Le.la piéton.ne a la priorité : le.la conducteur.rice d'un véhicule routier ou le.la cycliste doit céder le passage au.à la piéton.ne et adapter sa vitesse en conséquence.
- Un.e piéton.ne peut habituellement circuler librement au sein de l'emprise de la rue et la traverser en tout point, même en dehors des intersections.
- La limite de vitesse est habituellement de 20 km/h.
- Les cyclistes sont autorisé.e.s à circuler à contresens lorsque la rue est à sens unique, lorsque c'est permis.
- Toute forme de transit ou d'achalandage véhiculaire important est limitée.

Principes de mobilité

- Le recours à la signalisation doit être limité.
- Les intersections avec les rues transversales doivent assurer une transition sécuritaire et marquant le changement d'ambiance.
- Les espaces de stationnement doivent être limités et leur utilisation doit être contrôlée.
- Les critères d'accessibilité universelle doivent s'appliquer (se référer au Fascicule 5, Fiche 9 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal).
- Un corridor de circulation suffisamment large (de 4 à 6 m) et sans obstacles pour les véhicules d'urgence ou de livraison doit être maintenu le long de la voie.

VOIE PIÉTONNE (ALLÉE VERTE)

Objectifs

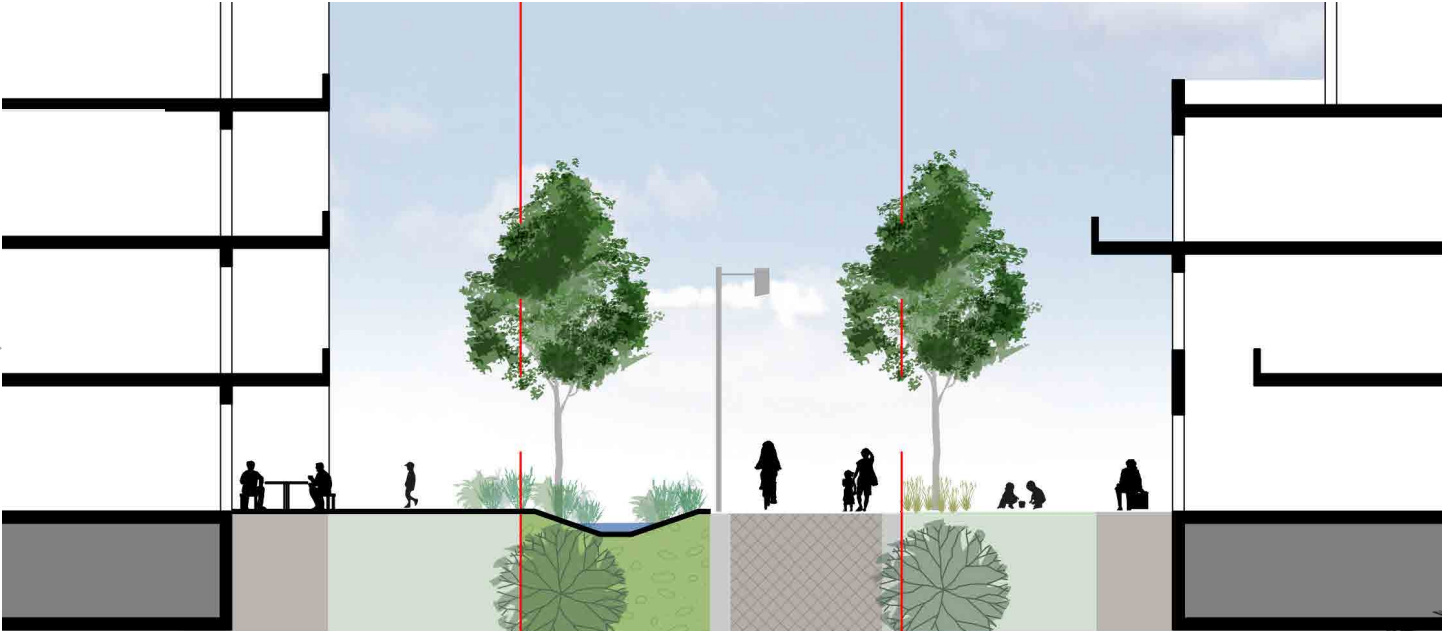
- Offrir un maximum d'espace et de confort aux piéton.ne.s
- Empêcher toute circulation de véhicules (sauf les véhicules d'urgences et d'entretien, selon le cas)
- Mettre à la disposition des résidents du secteur des liens sécuritaires et non motorisés
- Offrir des lieux de promenade conviviaux et visuellement attrayants
- Offrir un axe privilégié pour le ruissellement des eaux du quartier lorsqu'il pleut

Principes de mobilité

- Les cyclistes doivent habituellement circuler à côté de leur vélo.
- Une largeur suffisante est requise pour circuler confortablement.
- Les intersections avec les rues transversales doivent donner une priorité claire aux usager.ère.s provenant de la voie piétonne (par exemple, par l'aménagement d'une intersection surélevée, idéalement avec le même matériau que la voie piétonne).
- Les critères d'accessibilité universelle doivent s'appliquer (se référer au Fascicule 5, Fiche 9 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal).
- Un corridor suffisamment large et sans obstacles doit permettre, lorsque c'est nécessaire, le passage des véhicules d'urgence ou d'entretien, selon le cas.



Vue montrant l'organisation potentielle d'une rue partagée



Coupe type du principe d'aménagement d'une voie piétonne

A3

Les caractéristiques patrimoniales par ensemble bâti

L'identification des caractéristiques présentées dans cette annexe est préliminaire. Elle sera complétée à l'aide des énoncés qui permettront la production d'une meilleure documentation et une connaissance accrue de ces ensembles. Les plans présentés font référence à une étude réalisée par Archémi en 2008 intitulée *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine*.

De plus, malgré le plan qui précède, afin de tenir compte des limites de propriété actuelles, le grand ensemble historique original de la Dominion Bridge est aujourd'hui scindé en trois parties (trois propriétés) : la Dominion Bridge Ouest, Dominion Bridge Est ainsi que la Cintube.

La Dominion Bridge

Bâtiment 29 : Préserver l'atelier principal, le bâtiment le plus ancien du complexe, dont le mur ouest original existe toujours sur toute sa longueur

- Assurer la restauration des composantes du mur ouest, soit sa fondation en pierre, l'appareillage structural de brique rouge, les contreforts et la corniche ouvragée
- Assurer la conservation et la restauration des ouvertures verticales rythmant le mur ainsi que de leurs allèges en pierre

Bâtiments 1a, 1b et 1c : Réhabiliter les bâtiments administratifs de la Dominion Bridge, symboles du prestige et de l'importance de l'entreprise

- Assurer la préservation des éléments décoratifs en pierre et du bas-relief sculpté inséré en haut de la porte d'entrée du bâtiment 1b représentant un pont
- Assurer la préservation des caractéristiques architecturales : maçonnerie de brique rouge, tuiles en terracotta, ouvertures

Ensemble composé des **bâtiments 107, 9, 10, 31, 98 et 108** : Réhabiliter afin de représenter la rationalisation de l'espace et la construction des bâtiments pour leur adaptation aux procédés et aux besoins changeants de l'entreprise ainsi que le changement dans la conception des édifices industriels (passage d'édifices avec murs porteurs en brique à édifices avec ossature métallique supportant toiture et ponts roulants)

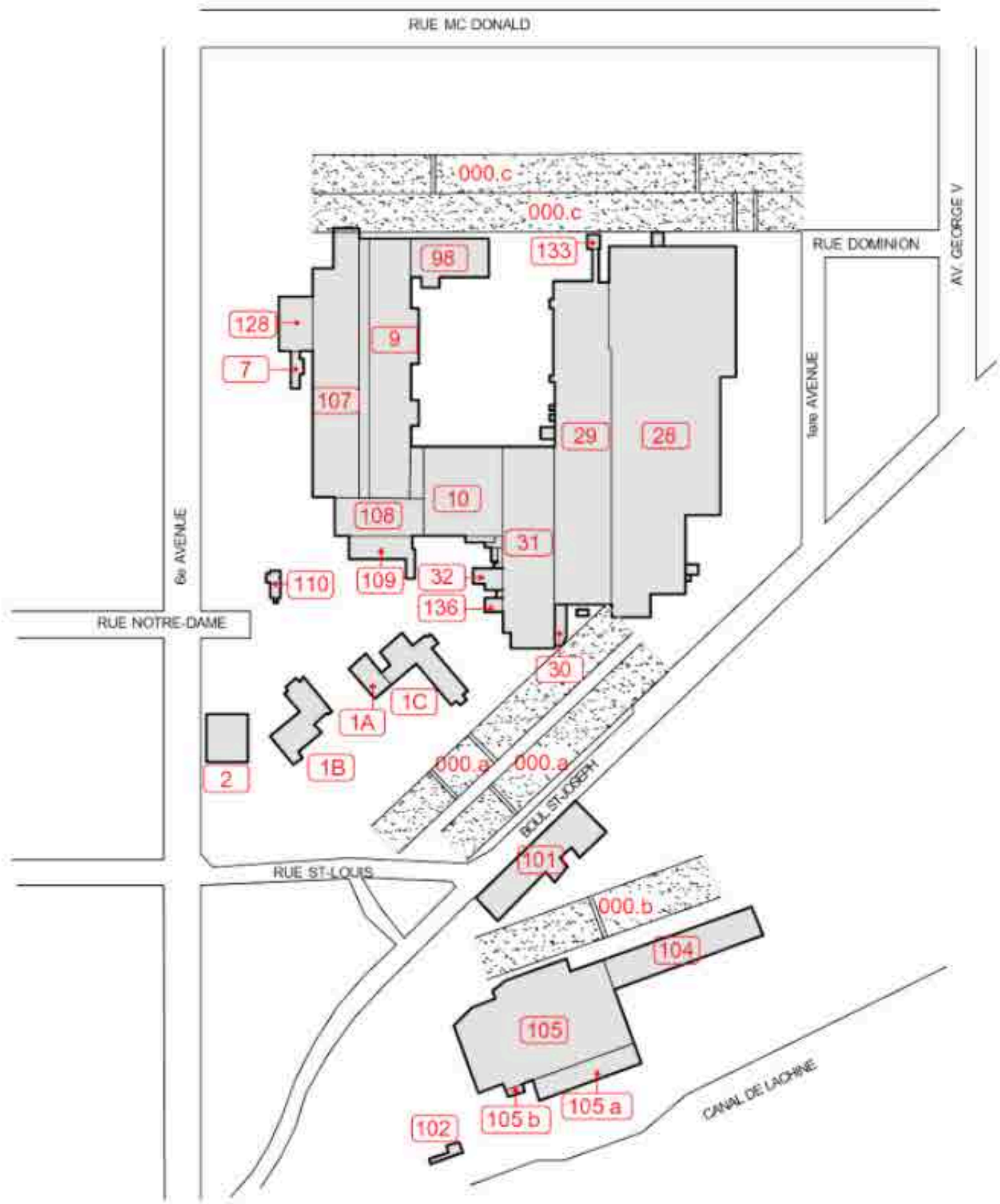
- Préserver les éléments caractéristiques de ces bâtiments tels que leur ossature métallique, les lanterneaux et les grandes ouvertures fenêtrées
- Mettre en valeur l'interconnectivité des bâtiments représentative du processus industriel à leur origine
- Mettre en valeur le réseau de transport interne lié aux ponts roulants

La Cintube (faisant anciennement partie de la Dominion Bridge)

Bâtiment 104 : Réhabiliter le bâtiment tout en préservant ses caractéristiques architecturales uniques

- Préserver la fenestration en ruban (permise grâce à l'abandon des murs porteurs)
- Mettre en valeur la charpente en acier de type Fink (unique sur le site)

Bâtiment 101 : Réhabiliter le bâtiment tout en préservant ses caractéristiques architecturales d'origine significatives. Ce bâtiment pourrait correspondre à une reconstruction en 1955 mais avec une construction d'origine de 1915.



DOMINION BRIDGE

Plan numérotant les parties construites du complexe original de la Dominion Bridge, Archémi 2008



Suite...A3

Les caractéristiques patrimoniales par ensemble bâti

...suite de Cintube

- Préserver l'implantation parallèle au boulevard Saint-Joseph
- Préserver la volumétrie en lien avec les ponts roulants de l'autre côté du boulevard Saint-Joseph
- Mettre en valeur le revêtement de brique, si existant
- Maintenir le rythme des ouvertures, si elles sont cachées derrière le revêtement
- Maintenir les hauteurs intérieures, s'il s'agit d'un espace d'intérêt
- Mettre en valeur l'expression du revêtement métallique en relation avec les ponts roulants
- Favoriser un recul du côté est pour la mise en valeur des rails entrant dans le bâti existant

La Stelfil

Bâtiments 20 et 21 : Réhabiliter l'ensemble

- Préserver la pierre taillée présentant l'inscription D.W.M. Co Ltd et faisant référence à la Dominion Wire Manufacturing, ancien occupant du site
- Préserver les insertions en pierre (allèges, linteaux à clef passante, etc.)
- Préserver les ouvertures et le couronnement de la façade donnant sur le boulevard Saint-Joseph

Ensemble composé des **bâtiments 31, 32 et 33** : Réhabiliter l'ensemble représentatif de l'architecture industrielle de la fin du 19^e et du début du 20^e siècle

- Préserver la charpente en bois et les murs en brique structurale
- Mettre en valeur la linéarité du bâtiment attribuable à ses agrandissements successifs

Bâtiment 11 : Réhabiliter le bâtiment, une ancienne chaufferie, marqueur paysager de la vue sur le site depuis le canal de Lachine

- Préserver la volumétrie et la forme du toit
- Préserver la cheminée
- Préserver les murs de maçonnerie de brique rouge et les piliers encastrés

La Allis-Chalmers

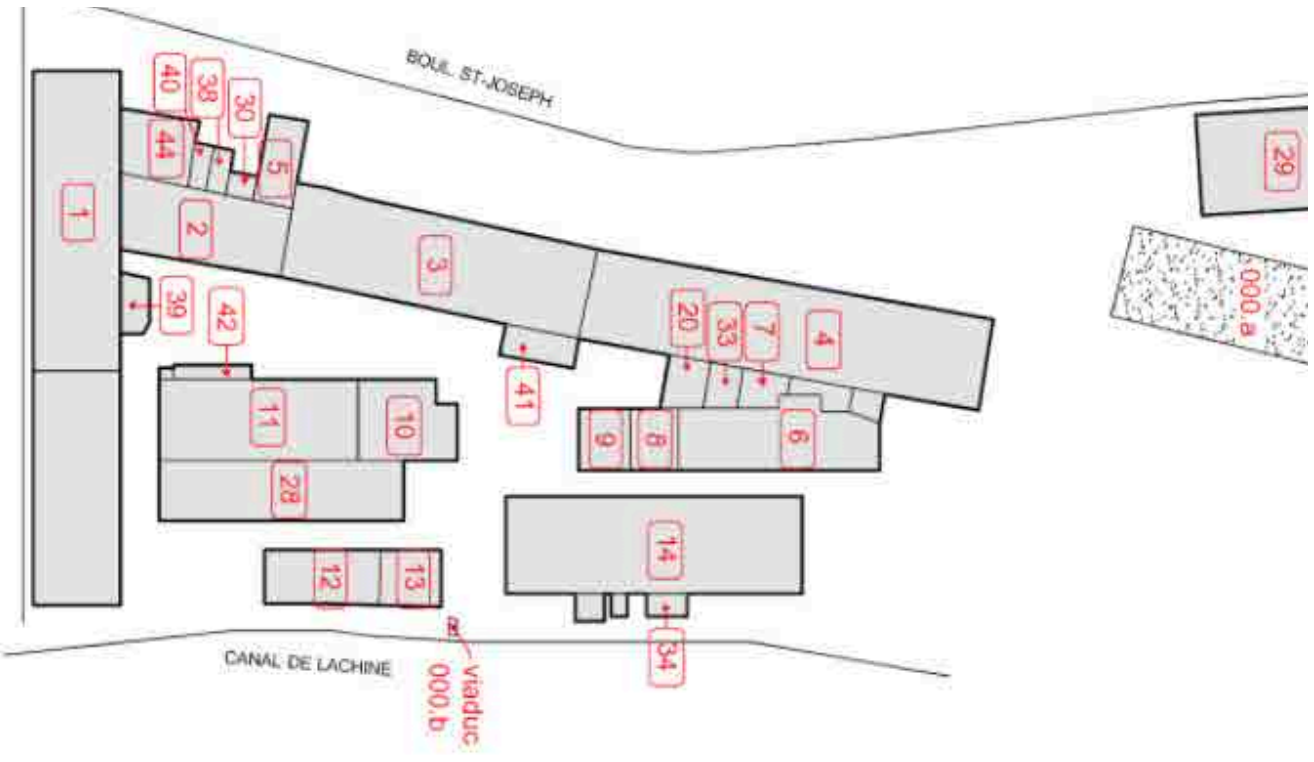
Ensemble composé des **bâtiments 4, 6-8-9, 10 et 14** : Réhabiliter le complexe original du site représentatif de l'architecture industrielle du début du 20^e siècle

- Préserver et mettre en valeur la forme du bâtiment caractérisée par une nef centrale flanquée de nefs de plus petite taille et par un toit à double pente
- Mettre en valeur la structure en acier
- Dégarnir les murs extérieurs pour mettre en valeur la maçonnerie de brique

Ensemble composé des **bâtiments 2, 3 et 5** : Réhabiliter cet ensemble représentatif de l'architecture rationaliste industrielle des années 1950

- Préserver les murs extérieurs en maçonnerie de brique rouge
- Préserver les ouvertures horizontales soulignées par des allèges et des linteaux en béton
- Préserver les murs courbes de l'entrée principale

ALLIS-CHALMERS



STELFIL



Plan numérotant les parties construites des complexes Allis-Chalmers et Stelfil, Archémi 2008

A4

Les grandes étapes d'un énoncé d'intérêt patrimonial

Les étapes suivantes font partie d'une démarche concertée menant à l'énoncé.

ÉTAPES	RESPONSABLE
1 LA DOCUMENTATION PRÉALABLE Recherche documentaire sur le lieu ciblé par l'énoncé comprenant son identification, l'analyse de ses composantes et des illustrations	Promoteur.rice
2 L'ÉVALUATION DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL Identification des valeurs patrimoniales du lieu et des éléments caractéristiques dans lesquels ces valeurs se reflètent par le groupe de travail constitué pour l'énoncé, qui inclut notamment un.e représentant.e du/de la promoteur.rice.	Division du patrimoine et groupe de travail
3 LA RÉDACTION DE L'ÉNONCÉ D'INTÉRÊT PATRIMONIAL L'énoncé est rédigé par la Division du patrimoine en s'appuyant sur les commentaires des participant.e.s du groupe de travail. Cet énoncé comprend l'identification du lieu, une synthèse de son intérêt patrimonial et une description de ses valeurs patrimoniales par ordre d'importance ainsi que des éléments qui reflètent ces valeurs.	Division du patrimoine
4 L'ÉLABORATION D'ORIENTATIONS Compte tenu de l'énoncé d'intérêt patrimonial, des orientations concernant la conservation et la mise en valeur de l'intérêt patrimonial du lieu sont élaborées. Les enjeux relatifs au maintien de cet intérêt, les interventions de conservation et de mise en valeur à privilégier pour le site et ses éléments caractéristiques sont établis afin de déterminer des critères d'encadrement de l'évolution du lieu	Division du patrimoine
5 LE PLAN DIRECTEUR* En tenant compte des orientations proposées par la Division du patrimoine et en concertation avec l'ensemble des acteur.rice.s concerné.e.s (arrondissement, expert.e.s, etc.), un plan directeur est élaboré identifiant le contexte du site, son diagnostic, les enjeux auxquels il fait face, les lignes directrices encadrant la requalification du site ainsi que les stratégies retenues et les résultats attendus de cette requalification.	Promoteur.rice

* L'étape d'élaboration d'un plan directeur ne s'applique normalement qu'aux grandes propriétés institutionnelles. Les orientations en matière de planification des ensembles industriels d'intérêt qui fait en ce moment l'objet d'une consultation publique (<https://www.realisonsmtl.ca/patrimoineindustriel>) proposent qu'un plan directeur soit élaboré pour chaque ensemble industriel d'intérêt exceptionnel.

Pour plus d'information, consulter le *Guide pour la formulation d'un énoncé de l'intérêt patrimonial* au http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PATRIMOINE_URBAIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUIDE_PROCESSUS_JANVIER%202019.PDF

A5

Le plan directeur de gestion de l'eau

La présente annexe explique le processus de mise en place qui est en cours (prochainement applicable) au Service de l'eau (SE) de la Ville de Montréal et qui permettra d'assurer l'accueil et l'accompagnement des projets de développement - et de redéveloppement - urbains. Ce processus vise à clarifier et à simplifier le travail à réaliser, tant pour les promoteur.rice.s de projet et leurs consultant.e.s, que pour le personnel technique de la Ville.

Le processus

Le.la promoteur.rice d'un projet immobilier contenant de nouvelles voies publiques, incluant une extension des réseaux d'égout et d'aqueduc, devra construire ces réseaux et, si c'est requis, les rétrocéder à la Ville. Ces infrastructures publiques doivent donc respecter les critères de la Ville, tant au niveau de la planification, de la conception que de la réalisation. Le.la promoteur.rice devra en particulier élaborer les documents suivants et les soumettre au SE pour approbation :

- un plan directeur du projet pour le drainage de surface, les réseaux sanitaire, pluvial et d'aqueduc à l'ensemble du développement; et
 - les plans et les devis des infrastructures en surface et souterraines impliquées dans les services d'eau dans le domaine public.
- Globalement, le processus de traitement comprend quatre étapes, soit 1) l'ouverture du dossier, 2) la rencontre de démarrage entre le.la promoteur.rice et les parties prenantes, 3) l'élaboration du plan directeur aqueduc et drainage et 4) la production des plans et des devis. Plus de détails sont présentés en annexe. Le SE pourra fournir des critères de conception adaptés au site uniquement après l'ouverture du dossier.

Chaque promoteur.rice est aussi responsable d'obtenir les autorisations auprès du MELCC. La Ville est responsable d'obtenir les autorisations auprès de Parcs Canada, lorsque c'est requis.

Les dénominations et les récurrences de pluie

Dénomination	Récurrence	Quantité correspondante pour Montréal
Pluie fréquente	Pluie qui se produit de 60 à 90 % du temps	11, 19 ou 29 mm de pluie en 6 heures, selon le point de rejet
Pluie rare / 25 ans	Fréquence de 1 fois en 25 ans, soit une probabilité de 4 % de se produire dans une année	56 mm de pluie en 3 heures
Pluie exceptionnelle / 100 ans	Fréquence de 1 fois en 100 ans, soit une probabilité de 1 % de se produire dans une année	63 mm de pluie en 3 heures



A5

Suite...Le plan directeur de gestion de l'eau

Les principes généraux de gestion des eaux de pluie

Les futurs développements de Lachine Est auront deux exutoires, soit le réseau combiné existant pour la portion ouest du secteur ou le réseau pluvial projeté pour la portion est du secteur. La carte du réseau mineur délimite les secteurs selon l'information actuellement disponible. Des études complémentaires réalisées par le SE pourraient modifier le point de rejet de certains secteurs. Ces informations seront confirmées après l'étape 2 du processus.

Pour les pluies fréquentes, il faut respecter des objectifs de traitement de l'eau (rejet vers pluvial) ou de réduction des volumes envoyés à l'égout (rejet vers combiné). Pour les pluies rares ou exceptionnelles (10 ans, 25 ans, 100 ans), il faut respecter des objectifs de réduction du débit de pointe afin de ne pas augmenter les conditions avant-développement ou de protéger le milieu récepteur.

La réalisation du projet devra tenir compte de deux composantes :

- Pour l'ensemble d'un développement, un plan directeur déposé pour chaque projet immobilier permettant de mettre en place des ouvrages de gestion de l'eau répondant aux critères de conception spécifiés par le SE lors de l'étape 2. Cette vision d'ensemble doit partir de l'hypothèse que tout lot privé de plus de 1 000 m² imperméables devra retenir ces eaux à la source (art. 119 du règlement 20-030). Une rétention mutualisée conformément à l'article 130 - 20-030 pourrait aussi faire l'objet d'une entente avec la Ville. Selon cette éventualité, le promoteur sera responsable de faire approuver par le représentant du SE le plan directeur du développement, les plans et les devis du domaine public (rue et ouvrage de rétention dans les parcs), construire les ouvrages et pourrait céder les ouvrages à la municipalité.
- Dans un second temps, chaque développeur de lot privé doit retenir ces eaux à la source (art. 119*20-030) si le lot privé incluant un lot pour fin de parc est de plus de 1 000 m² imperméables. Chaque développeur est responsable de faire approuver, en accord avec les critères établis dans le plan directeur du promoteur immobilier, par la SRGE (section réglementation de la gestion des eaux) les plans et les devis des lots privés, construire les ouvrages et s'assurer de leur entretien.

Les critères techniques à l'ensemble du développement

Le SE émettra les critères de conception généraux et spécifiques après l'ouverture du dossier par le promoteur. Ces critères de conception seront établis afin de respecter les différentes obligations à l'échelle des instances gouvernementales. Ainsi, le SE établit les critères pour respecter ces obligations qui incluent :

- les conditions établies par Parcs Canada pour le rejet au canal;
- les conditions établies par le plan de gestion des débordements déposé par le SE auprès du MELCC afin de respecter la position sur l'application des normes pancanadiennes de débordement des réseaux d'égout municipaux; et
- les conditions du règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE) du ministère de l'Environnement.

Les ouvrages requis pour respecter ces critères seront intégrés à l'entente de cession des infrastructures. De façon préliminaire, les critères généraux sont présentés en annexe.

Les critères réglementaires existants sur les immeubles (lots privés et parcs)

Le cheminement de l'eau doit être intégré dans l'ensemble du développement. De façon générale, le cheminement optimal est le suivant :

- la goutte d'eau tombe sur une surface imperméable et se dirige vers un espace vert ou vers une infrastructure verte pour une gestion à la source;
- si nécessaire, l'excédent d'eau des lots privés (sauf parc) et des rues est drainé à la surface des rues et des ruelles vers les parcs;
- si nécessaire, l'excédent d'eau véhiculé par les rues s'accumule de façon temporaire dans les parcs; et
- les volumes d'eau sont ensuite relâchés de façon progressive vers le canal de Lachine ou vers l'égout combiné.

De façon plus spécifique, les normes réglementaires actuelles à respecter sont les suivantes :

LOT PRIVÉ (incluant parc) - Lot de moins de 1 000 m² imperméable

- le ruissellement des toits en pente dirigé vers un espace vert (art. 120 du 20-030)
- le ruissellement des eaux dirigé en surface vers la rue (art. 119 du 20-030)

LOT PRIVÉ (incluant parc) - Lot de plus de 1 000 m² imperméable :

- la rétention à la source avec un rejet régulé de 14 L/s/ha pour des pluies de fréquence 25 ans (articles 119 et 133)
- la réduction d'une lame d'eau de 11 mm pour une pluie 19 mm (art. 135) ou le traitement du ruissellement pour une pluie de 25 mm (art. 137)

PARC

Le plan directeur déposé par le/la promoteur.rice vise à intégrer les parcs et les espaces verts pour favoriser la rétention des excédents d'eau pour une pluie centennale (exceptionnelle) conformément aux critères d'ensemble fournis à l'étape 2.

Le/la promoteur.rice pourrait aussi déposer une stratégie conformément à l'article 130 du règlement 20-030 visant une mutualisation des eaux des lots privés dans les parcs.

Le règlement 20-030 de la Ville de Montréal est applicable pour tout projet immobilier dans le secteur.

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/eau_fr/media/documents/reglement_20-030.pdf



A6

Liste des titres iconographiques

<i>La position de Lachine-Est dans la ville</i>	3	<i>Schéma du parcours de l'eau</i>	46
<i>Le territoire de Lachine-Est et les quartiers adjacents</i>	3	<i>Plan du réseau intégré de gestion des eaux de ruissellement par bassin versant</i>	46
<i>Les cinq dimensions d'intervention de la Charte montréalaise des écoquartiers</i>	4	<i>Carte de l'élévation existante du sol par rapport au niveau de la mer</i>	47
<i>Page couverture du plan Montréal 2030</i>	5	<i>Illustration inspirante 9 (Bois-de-Liesse, Montréal)</i>	47
<i>Page couverture du Plan climat 2020-2030</i>	5	<i>Illustration inspirante 10 (quartier le Triangle, Montréal)</i>	47
<i>Page couverture du Projet de ville préalable au PUM</i>	5	<i>Illustration inspirante 11 (Griffintown, Montréal)</i>	47
<i>Schéma de gouvernance du Bureau de projet partagé</i>	6	<i>Illustration inspirante 12 (avenue Papineau, Montréal)</i>	47
<i>Extrait de la carte des grandes affectations du territoire du SAD</i>	8	<i>Plan des types de voies de mobilité proposés au plan d'ensemble</i>	48
<i>Extrait de la carte des affectations du sol au PU</i>	9	<i>Illustration inspirante 13 (Griffintown, Montréal)</i>	49
<i>Aires TOD et densité prescrites au PMAD et inscrites au SAD</i>	9	<i>Illustration inspirante 14 (Abords de l'ETS, Montréal)</i>	49
<i>Carte de la limite du territoire et de la répartition des propriétés</i>	12	<i>Illustration inspirante 15 (Griffintown, Montréal)</i>	49
<i>Vue aérienne du territoire (Google, 2020)</i>	13	<i>Plan de la répartition potentielle des activités proposées au plan d'ensemble</i>	50
<i>Vue sur la Dominion Bridge (1957) (Dominion Bridge Company Limited/ Bibliothèque et Archives Canada)</i>	15	<i>Illustration inspirante 16 (Distillery District, Toronto)</i>	51
<i>Vue de l'atelier de la machinerie de la Dominion Bridge (Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007914408. Crédit : Dominion Bridge Company.</i>	16	<i>Illustration inspirante 17 (Stade de Soccer de Montréal)</i>	51
<i>Carte du patrimoine bâti et archéologique identifié au Plan d'urbanisme de Montréal</i>	17	<i>Illustration inspirante 18 (Quartier 54, Montréal)</i>	51
<i>Vue aérienne du poste d'Hydro-Québec (juin 2021)</i>	19	<i>Illustration inspirante 19 (Place Valois, Montréal)</i>	51
<i>Vue aérienne du bassin de rétention Rockfield se connectant au canal de Lachine (juin 2021)</i>	19	<i>Plan de l'intensité des gabarits construits proposés au plan d'aménagement</i>	52
<i>Carte des îlots de chaleur et des nuisances associées aux infrastructures de transport</i>	21	<i>Illustration inspirante 20 (Griffintown, Montréal)</i>	53
<i>Carte des composantes environnementales</i>	21	<i>Illustration inspirante 21 (Quartier Ginko Bordeaux, France. Source : Google Earth)</i>	53
<i>Cohabitation entre les activités résidentielles et industrielles (Source : Google Earth)</i>	23	<i>Illustration inspirante 22 (Griffintown, Montréal)</i>	53
<i>Carte de l'utilisation actuelle des bâtiments sur les terrains du secteur</i>	23	<i>Illustration inspirante 23 (Malmö, Suède. Source : Google Earth)</i>	53
<i>Carte des principaux axes de mobilité existants</i>	25	<i>Coupe schématique montrant l'approche volumétrique entre la rue Victoria et le canal de Lachine</i>	54
<i>Photo de la rue Victoria, qui offre un bon potentiel pour l'implantation d'un transport collectif structurant (juin 2021)</i>	26	<i>Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 9 h 00</i>	54
<i>Possibilités de transport collectif structurant pour Lachine-Est</i>	26	<i>Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 12 h 00</i>	54
<i>Positionnement de Lachine-Est dans la perspective d'un corridor de transport collectif structurant</i>	27	<i>Étude d'ensoleillement du plan d'ensemble à l'équinoxe - 15 h 00</i>	55
<i>Vue aérienne montrant la vision d'aménagement potentiel du secteur Lachine-Est</i>	31	<i>Exemple de bassin drainant en terre-plein central (boulevard Décarie, Montréal)</i>	59
<i>Plan schématique de l'approche conceptuelle</i>	38	<i>Exemple de noue drainante et de mobilier urbain (rue Emery, Montréal)</i>	59
<i>Plan d'ensemble concerté : une hypothèse de développement pour le secteur</i>	40	<i>Exemple de bassin de rétention (Campus Ericsson, Montréal)</i>	60
<i>Plan des composantes d'intérêt patrimonial mises en valeur par le plan d'ensemble</i>	42	<i>Exemple d'espace perméable verti (Griffintown, Montréal)</i>	60
<i>Illustration inspirante 1 (Domino Park, Brooklyn)</i>	43	<i>Bande de verdissage au sein des projets immobiliers (Le Triangle, Montréal)</i>	60
<i>Illustration inspirante 2 (Quartier Angus, Montréal)</i>	43	<i>Exemple de stationnement écologique (Campus Ericsson, Montréal)</i>	61
<i>Illustration inspirante 3 (Square Dalhousie, Montréal)</i>	43	<i>Exemple de stationnement vélo (Campus MIL, Montréal)</i>	61
<i>Illustration inspirante 4 (Domino Park, Brooklyn)</i>	43	<i>Images de référence de conversion de bâtiments d'intérêt patrimonial (NDSM, Amsterdam)</i>	62
<i>Plan de la trame verte et bleue proposée au plan d'ensemble</i>	44	<i>Photos d'un paysage urbain à mettre en valeur</i>	63
<i>Illustration inspirante 5 (Griffintown, Montréal)</i>	45	<i>Photos de composantes intérieures des complexes industriels avec grand potentiel de mise en valeur</i>	64
<i>Illustration inspirante 6 (Griffintown, Montréal)</i>	45	<i>Photos de composantes archéologiques avec grand potentiel de mise en valeur</i>	65
<i>Illustration inspirante 7 (Promenade Champlain, Québec)</i>	45	<i>Quelques principes d'aménagement d'un nouvel îlot construit</i>	67
<i>Illustration inspirante 8 (Griffintown, Montréal)</i>	45	<i>Agrandissement respectant le patrimoine bâti (Griffintown, Montréal)</i>	67
		<i>Rappel du vocabulaire industriel dans les nouvelles constructions (Montréal)</i>	67
		<i>Plan des marqueurs structurants</i>	69

<i>Photos du boulevard Saint-Joseph, par unité de paysage</i>	70	<i>des halles de la Cintube, avec la chaufferie en fond de perspective</i>	91
<i>Plan de découpage du boulevard Saint-Joseph par tronçon (unités de paysage)</i>	71	<i>Extrait du 3D aérien - secteur Cintube</i>	91
<i>Coupe du principe de réaménagement proposé pour le boulevard Saint-Joseph</i>	71	<i>Vue aérienne du site vacant de la Stelfil (juin 2021)</i>	92
<i>Rue Victoria existante</i>	72	<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur Stelfil</i>	93
<i>Coupe proposée pour la rue Victoria dans sa partie la plus large</i>	73	<i>Vue montrant l'aménagement potentiel de la Stelfil, le long de la promenade des Sulpiciens</i>	93
<i>Coupe proposée pour la rue Victoria dans sa partie la moins large</i>	73	<i>Extrait du 3D aérien - secteur Stelfil</i>	93
<i>Vue du réaménagement proposé pour la rue Victoria face aux ponts roulants de la partie nord-ouest de la Dominion Bridge</i>	73	<i>Vue aérienne du complexe Allis-Chalmers (juin 2021)</i>	94
<i>Rue Notre-Dame existante avec vue sur la Dominion Bridge</i>	74	<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur Allis-Chalmers</i>	95
<i>Rue Notre-Dame existante</i>	74	<i>Vue montrant l'aménagement potentiel du secteur des halles de la Allis-Chalmers depuis la promenade des Sulpiciens</i>	95
<i>Coupe du principe de prolongement proposé pour la rue Notre-Dame</i>	74	<i>Extrait du 3D aérien - secteur Allis-Chalmers</i>	95
<i>Coupe du principe d'aménagement proposé pour le Corridor boisé</i>	75	<i>Noyau villageois à l'est de la Dominion Bridge (juin 2021)</i>	96
<i>Vue à l'est de la Dominion Bridge</i>	75	<i>Noyau villageois dans le secteur sud-ouest (juin 2021)</i>	96
<i>Axe de l'ancien tracé du canal des Sulpiciens</i>	76	<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur villageois sud-est</i>	97
<i>Coupe du principe d'aménagement proposé pour la promenade des Sulpiciens</i>	76	<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur villageois central</i>	97
<i>Coupe du principe d'aménagement proposé pour la promenade du canal de Lachine</i>	77	<i>Extrait du 3D aérien - secteur villageois sud-est</i>	97
<i>Vue de la berge existante du canal de Lachine</i>	77	<i>Extrait du 3D aérien - secteur villageois central</i>	97
<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur du pôle civique</i>	78	<i>Photos du seuil Nord-Est près du viaduc Rockfield (juin 2021)</i>	98
<i>Coupe du principe d'aménagement proposé pour le pôle civique</i>	79	<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Nord-Est</i>	99
<i>Vue montrant le réaménagement potentiel pour le pôle civique</i>	79	<i>Vue montrant le réaménagement potentiel de la place de la Gare, à proximité du viaduc Rockfield le long du boulevard Saint-Joseph</i>	99
<i>Extrait du plan d'ensemble montrant la place des Antennes et le parc des Ponts roulants</i>	80	<i>Extrait du 3D aérien - secteur seuil Nord-Est</i>	99
<i>Vue aérienne montrant l'aménagement potentiel du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes</i>	81	<i>Carte de la modification d'affectation du sol au PU</i>	103
<i>Vue montrant la mise en valeur potentielle du parc des Ponts roulants et de la place des Antennes</i>	81	<i>Extrait de la carte des densités de construction antérieures</i>	104
<i>Plan des aires d'ambiance identitaires</i>	83	<i>Carte des nouvelles densités de construction au PU, indiquant également les limites de hauteur</i>	105
<i>Photo du seuil Sud-Est</i>	84	<i>Carte des emprises projetées de voies de mobilité</i>	107
<i>Vue aérienne du seuil Sud-Ouest (juin 2021)</i>	84	<i>Carte des groupes d'usages autorisés</i>	109
<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur seuil Sud-Ouest</i>	85	<i>Carte des marges de recul prescrites</i>	110
<i>Vue montrant le réaménagement proposé pour le seuil Sud-Ouest</i>	85	<i>Schéma montrant l'exemple de proportions applicables pour l'aménagement d'un terrain de 1 000 m²</i>	111
<i>Extrait du 3D aérien - secteur seuil Sud-Ouest</i>	85	<i>Tableau des ratios de stationnement automobile</i>	112
<i>Vue aérienne des ponts roulants et des bâtiments administratifs de la Dominion Bridge Ouest (juin 2021)</i>	86	<i>Tableau des ratios de stationnement vélo</i>	112
<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Ouest</i>	87	<i>Plan des limites des aires d'ambiance à identifier au PIA</i>	113
<i>Vue montrant le réaménagement proposé de la cour intérieure de la Dominion Bridge Ouest</i>	87	<i>Carte des trois ensembles bâtis d'intérêt patrimonial visés pour un énoncé d'intérêt patrimonial</i>	114
<i>Extrait du 3D aérien - secteur Dominion Ouest</i>	87	<i>Carte des interventions publiques prioritaires dans le secteur</i>	115
<i>Vue aérienne du secteur en friche de la Dominion Bridge Est (juin 2021)</i>	88	<i>Tableau des investissements municipaux au cours de la prochaine décennie</i>	116
<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur Dominion Est</i>	89	<i>Schéma de boucle énergétique - technopôle Angus (voirvert.ca)</i>	117
<i>Vue montrant l'aménagement proposé aux abords de la Dominion Bridge, dans l'axe du Corridor boisé</i>	89	<i>Système de collecte pneumatique (Malmo, Suède)</i>	117
<i>Extrait du 3D aérien - secteur Dominion Est</i>	89	<i>Occupation transitoire de bâtiment patrimonial (bâtiment 7, Montréal. Crédit : Corey Narsted)</i>	117
<i>Vue aérienne du complexe de la Cintube (juin 2021)</i>	90	<i>Tableau des étapes générales de mise en œuvre du PPU suivant son adoption. Les années exprimées sont approximatives.</i>	121
<i>Photo des halles de la Cintube</i>	90	<i>Vue montrant l'organisation potentielle d'une rue partagée</i>	Av
<i>Extrait du plan d'ensemble - secteur Cintube</i>	91	<i>Coupe type du principe d'aménagement d'une voie piétonne</i>	Av
<i>Vue montrant l'aménagement potentiel d'une allée piétonne dans le secteur</i>		<i>Plan numérotant les parties construites du complexe original de la Dominion Bridge, Archémi 2008</i>	
		<i>Plan numérotant les parties construites des complexes Allis-Chalmers et Stelfil, Archémi 2008</i>	

