CDEC LaSalle-Lachine

Mémoire

Communautés viables, communautés durables

Mémoire sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal

Communautés viables, communautés durables

Mémoire de la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine, par Laurent Trottier (M.A) et Henri Chevalier (MBA)

Déposé le 16 décembre 2024
Dans le cadre des consultations sur le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Les auteurs :

Laurent Trottier (M.A) est conseiller en développement local à la CDEC LaSalle-Lachine. Il est détenteur d'une maitrise en communauté côtières et développement régional (Université d'Akureyri) et d'un Baccalauréat en Urbanisme (UQAM).

Henri Chevalier (MBA) est directeur général de la CDEC LaSalle-Lachine. Il est diplômé d'une maîtrise en administration des affaires (HEC Montréal).

Photo de couverture : Ponts roulants de la Dominion bridge (OCPM, 2019)

Définitions

CAT : Corridors aménagement-transport

CDEC : Corporation de développement économique et communautaire

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

PIAT : Planification intégrée aménagement-transport

PPU : Programme particulier d'urbanisme

PMADR : Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

SAD : Schéma d'aménagement et de développement

TOD : Transit oriented development

Résumé des recommandations

Recommandation 1 : Que la zone PIAT du secteur Lachine-Est soit étendue en considérant le potentiel d'aménagement de transport en commun concordant avec le PPU Lachine-Est et le projet de transport du grand sud-ouest.

Recommandation 2 : Qu'une zone CAT soit considérée sur le couloir de la rue Victoria à Lachine dans le PMADR.

Recommandation 3 : Que la qualité de vie soit un critère à partie intégrale dans la considération de mesures favorisant le logement social et abordable dans le PMADR.

Recommandation 4 : Qu'un seuil d'accès aux services d'éducation au primaire et à la petite-enfance soit envisagé pour tout nouveau développement ayant plus de 500 nouveaux logements.

Recommandation 5 : Que le désenclavement de sites comme le quartier Saint-Pierre fasse partie des priorités d'aménagement pour le critère 2.2.1 en matière de sécurité et de convivialité des déplacements piétonniers du PMADR.

Recommandation 6 : Que le PMADR inclut des dispositions afin que la ville de Montréal prenne en compte l'extension du transport en commun dans le parc industriel de Lachine dans son SAD.

Recommandation 7 : Que le PMADR inclut des dispositions afin que la ville de Montréal et l'ARTM prennent en compte les potentiels de développement de transport de marchandises par tramway dans le projet de transport du grand sud-ouest.

Recommandation 8 : Que la CMM favorise le développement d'un réseau de transport en commun structurant direct entre Lachine et le Centre-ville, tenant compte des besoins actuels et futurs de Lachine et LaSalle en considération d'une croissance importante de la population à moyen long terme.

Recommandation 9 : Que la CMM intègre au PMADR le site de Lachine-Est comme site de patrimoine bâti d'intérêt métropolitain à part entière.

Recommandation 10 : Que le PMADR intègre des mesures assurant un programme de décontamination des sites à intérêt patrimonial sujet à des projets de redéveloppement.

La CDEC

Issue d'une concertation locale à LaSalle et à Lachine suite à d'importantes pertes d'emplois au tournant des années 1990, la CDEC a d'abord été incorporée comme Transaction pour l'emploi en 1992 avec des opérations centrées sur l'employabilité comme partenaire de Service Québec (anciennement, Emploi Québec).

À partir de 1998, l'organisme signe une première entente avec Développement économique Canada (DÉC) et devient la Corporation de développement économique communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine. En tout respect des mandats et responsabilités de ses partenaires, la CDEC agit alors en partenariat avec les organismes, les entreprises, les institutions et les citoyens de LaSalle et de Lachine dans une approche de développement économique intégré et structurant.

En 2016, à la suite de la réorganisation des services de développement économique à Montréal, DÉC a décidé de ne pas renouveler le contrat avec les CDEC de Montréal. Le conseil d'administration a alors décidé de poursuivre intégralement la vision et la mission de l'organisation en développement économique et de chercher de nouvelles solutions pour continuer à répondre aux besoins de la communauté, des quartiers et de leurs citoyens.

La mission de la CDEC

La CDEC a pour mission de favoriser, dans une perspective de développement durable, la prise en charge du développement économique et social par et pour les individus, les organismes, les entreprises et les institutions de son territoire.

Contexte du Mémoire

Dans le cadre des consultations pour le PMADR de la CMM, la CDEC LaSalle-Lachine propose ses recommandations aux critères énumérés par la CMM aux municipalités de la région métropolitaine. Les recommandations énoncées dans ce mémoire présentent ainsi une vision communautaire pour les grandes lignes directrices du PMADR selon les préoccupations présentes de l'organisation en qualité de vie, en mobilité et en valorisation patrimoniale et environnementale. Dans le présent document, nous avons fait le choix de sélectionner les critères d'analyse proposés par les équipes de la CMM dans le cadre de la révision du PMAD en vigueur, en regard des enjeux sur lesquels nous sommes amenés à travailler.

Nous nous inscrivons également dans la perspective des travaux et recommandations faites par les CDEC de Montréal dans le cadre des consultations ayant mené au PMAD en vigueur. Le *Mémoire des CDÉC de Montréal sur le PMAD – septembre 2011* présentait la vision des CDÉC de Montréal, visant à inclure une vision communautaire au plan d'urbanisme (CDÉC de Montréal, 2011).

Le présent mémoire s'inscrit également dans le contexte de planification d'un des plus grands projets urbains de la CMM, le PPU de l'écoquartier Lachine-Est. Avec un territoire d'environ 66 hectares, le site de Lachine-Est est situé en bordure du Canal Lachine et regroupe les vestiges du berceau de l'industrie lourde canadienne. Avec plusieurs bâtiments à valeur patrimoniale industrielle importante, il s'agit d'un site avec autant de potentiel que de défis d'aménagement urbain. La CDEC LaSalle-Lachine s'implique dans la

concertation autour de ce projet depuis 2011, et a publié *Lachine-Est, Vision d'une communauté*, en 2017, document collectif visant à présenter les enjeux des groupes, tables, comités et organismes communautaires dans le cadre de la transformation de ce secteur (CDEC LaSalle-Lachine, Möbius 4, 2017).

Nous positionnons donc nos présentes recommandations dans ces différentes perspectives et dans une vision du développement à long terme, en mettant aussi en avant les enjeux des territoires voisins de Lachine, soit le Vieux-Lachine et les quartiers du Très-Saint-Sacrement et de Saint-Pierre, mais aussi ceux de LaSalle, juste de l'autre côté de Canal Lachine.

1. Critères 1.2.1 & 1.2.2

Définition des seuils minimaux de densité résidentielle
Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT

Les critères 1.2.1 et 1.2.2 ont un impact similaire quant au développement du secteur de Lachine-Est. Le PMADR prévoit une densité minimale de 112 logements/ha hors du secteur de planification intégrée aménagement-transport (PIAT). Il présente aussi une densité minimale de 185 logements/ha dans la zone de *transport oriented development* (TOD) de Lachine-Est et de l'embouchure du Canal de Lachine.

Bien que ces seuils soient intéressants et garantissent un développement dense tout en restant viables pour les collectivités, il serait intéressant de considérer l'étendue des zones PIAT dans Lachine ainsi que de réviser la planification des zones de corridors aménagement-transport (CAT). Avec une croissance planifiée de plus ou moins 12 000 nouveaux résidents durant les prochaines années (Tabaichount, Lefebvre & Salt, 2020) et un potentiel de redéveloppement énorme, il importe de considérer les futurs besoins en transport en étendant potentiellement la zone PIAT du secteur de Lachine-Est. Dans le même sens, une zone CAT devrait être considérée pour le couloir de la rue Victoria, dans une perspective de transport en commun structurant et de transport actif.

Recommandation 1 : Que la zone PIAT du secteur Lachine-Est soit étendue en considérant le potentiel d'aménagement de transport en commun concordant avec le PPU Lachine-Est et le projet de transport du grand sud-ouest.

Recommandation 2 : Qu'une zone CAT soit considérée sur l'axe de la rue Victoria à Lachine dans le PMADR.

2. Critère 1.3.2

Identification de mesures favorisant le logement social et abordable

Le critère 1.3.2 vise à identifier les mesures nécessaires à intégrer dans les Schémas d'aménagement et de développement (SAD) des municipalités de la CMM afin d'obtenir 20% de logement social et abordable dans le parc locatif d'ici 2046. Bien que les mesures énoncées aient une valeur importante pour atteindre ce but, il serait nécessaire d'intégrer une vision sur la qualité de vie des résidents de nouveaux développements et de l'intégration de ces nouveaux sites dans la trame urbaine et sociale.

Une discussion devrait donc porter sur l'importance de la qualité de vie auprès des communautés et des nouveaux développements résidentiels. Dans ce contexte, nous nous referons aux indicateurs de qualité de vie urbaine tel que définis par Psatha, Deffner et Psycharis (2011) regroupant les éléments d'accès aux services institutionnels, à des commerces de proximité, des

loisirs, des parcs et espaces verts. Également, la qualité de vie en milieu urbain inclut des aménagements urbains à taille humaine, du mobilier et des animations de rue saisonniers, l'accès à un nombre suffisant d'écoles et de centres de la petite enfance (CPE), le tout à distance de marche. Enfin, un aspect important de la qualité de vie est dans l'accès à un transport en commun fiable, de qualité et structurant. Dans ce sens, le PMADR ne mentionne aucunement l'accroissement de services et d'installations municipales devant être intégrées dans les SAD par les municipalités de la CMM. Bien que des mesures visant à accroitre le logement social et abordable sont nobles, nous croyons à l'importance d'accompagner ces logements des services connexes en nombre suffisant et proportionnel au nombre d'individus dans un nouveau développement.

Recommandation 3 : Que la qualité de vie soit un critère à part entière dans la considération de mesures favorisant le logement social et abordable dans le PMADR.

3. Critère 1.5.2

Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées

Le site du PPU de l'écoquartier Lachine-Est présente l'installation et la construction d'une école primaire de 700 places au cœur du site. Nous croyons cependant qu'une seule école pourrait s'avérer insuffisante pour les besoins de la communauté et du quartier environnant. Les besoins scolaires dans ce secteur de Lachine dépasseront éventuellement le nombre de places qu'une école primaire sur le site pourrait offrir. Également, le manque actuel de centre de la petite enfance (CPE) dans cette partie de l'Île de Montréal, particulièrement dans l'est du secteur, ne va qu'être augmenté par la construction de centaines de logements. Ainsi, nous croyons pertinent d'entamer une discussion sur l'implantation d'un seuil minimal de places de CPE et de place dans les écoles, obligatoire à atteindre dans la planification d'un grand secteur de développement.

Cette mesure serait particulièrement importante dans les secteurs de redéveloppement de friches industrielles comme celui de Lachine-Est, site d'importance pour l'Arrondissement de Lachine. Comme énoncé précédemment, le secteur de Lachine-Est va croitre de plus de 8 400 logements dans les prochaines années et il est nécessaire d'assurer un nombre suffisant d'équipements publics scolaires.

Dans le mémoire de 2017 sur Lachine-Est, *Vision d'une communauté*, présenté dans le cadre des consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le PPU de Lachine-Est, la CDEC recommande le ratio de 80 places par tranche de 500 logements construits.

Recommandation 4 : Qu'un seuil d'accès aux services d'éducation au primaire et à la petite-enfance soit recommandé pour tout nouveau développement ayant plus de 500 nouveaux logements.

4. Critère 2.1 & Critère 2.2.1

Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050 & Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle

Le critère 2.1 englobe la croissance des infrastructures de transport actif dans la CMM. Un élément crucial est pourtant manquant : l'accessibilité aux différents secteurs par transport actif. Par exemple, le secteur du quartier Saint-Pierre, souvent considéré comme l'un des plus enclavés de la métropole, se trouve dans l'arrondissement de Lachine. Pris entre l'autoroute 20, les chemins de fer du Canadien Pacifique et les falaises de Montréal-Ouest, ce quartier est coupé du reste de l'ensemble urbain environnant. Et si une solution de désenclavement est possible pour les transports motorisés, la mobilité active pourrait être une solution plus accessible.

Le PMADR ne discute aucunement du désenclavement des secteurs qui, comme Saint-Pierre, sont isolés du reste de la trame urbaine par des barrières physiques importantes, comme les autoroutes, l'hydrographie ou bien la géographie du site. Le désenclavement de ces quartiers doit faire partie des recommandations de la CMM dans le PMADR.

Si l'enclavement du quartier Saint-Pierre est un défi majeur pour les résidents, le passage du camionnage de marchandises à travers le quartier présente une problématique récurrente et majeure quant à la qualité de vie des riverains. Les passages sous les talus autoroutiers et ferroviaires sont même appelés « *death trap* » par les résidents, qui considèrent les solutions actuelles comme invivables (Martel, 2024). La combinaison de mauvaises installations cyclables et piétonnes avec un trafic routier lourd et intense contribue à rendre cet espace particulièrement dangereux.

Recommandation 5 : Que le désenclavement de sites comme le quartier Saint-Pierre à Lachine fasse partie des priorités d'aménagement pour le critère 2.2.1 en matière de sécurité et de convivialité des déplacements piétonniers du PMADR.

5. Critère 2.1.2 :

Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable

Le parc industriel Nord de Lachine est un pôle d'emploi massif pour l'Ouest de l'île de Montréal. Il est également physiquement séparé du reste de l'arrondissement par de grands axes routiers. Il s'agit également d'un site important dans l'industrie de la livraison de colis, avec plusieurs grands noms tels que *UPS*, *Amazon*, *Purolator* et *Fedex*, ajoutant une grande quantité de transport routier local, se dispersant vers le centre-ville de Montréal et les secteurs environnants.

L'ARTM étudie actuellement le projet de desservir le secteur sud-ouest de Montréal en envisageant un tramway comme mode de transport structurant. La possible extension de ce projet de tramway

vers le Nord le long de la 32e avenue à Lachine permettrait de pénétrer dans un secteur congestionné et mal desservi par le transport en commun.

Recommandation 6 : Que le PMADR inclut des dispositions afin que l'extension de lignes structurantes de transport en commun desserve les parcs industriels.

Le développement du tramway comme mode de transport dans le secteur reste une des solutions les plus intéressantes pour résoudre les problèmes d'accès à ce pôle d'emplois en plus de résoudre d'autres problématiques en transport.

L'instauration d'un tramway connecté au parc industriel de Lachine offre aussi une opportunité de développer un projet de tram-cargo. Le tram-cargo est présentement à l'étude à Lachine et est une idée qui circule depuis quelques années dans le transport de marchandises en milieu urbain. Seulement quelques villes en Europe ont fait l'essai de ce mode de transport (Strale, 2014) et les résultats indiquent que l'industrie de la livraison serait le meilleur candidat pour ce type de transport.

Recommandation 7 : Que le PMADR inclut des dispositions afin que la ville de Montréal et l'ARTM prennent en compte les potentiels de développement de transport de marchandises par tramway dans le projet de transport du grand Sud-Ouest.

6. Critère 2.3.2

Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

Les plans actuels du PMADR pour l'axe de service du projet grand Sud-Ouest prévoient de relier la station de métro Angrignon et la station REM-(Aéroport) Montréal Trudeau. Les consultations du projet ont également permis à plusieurs acteurs de présenter leurs positions en faveur d'un tramway plutôt qu'un SRB ou un métro. Plusieurs groupes ont présenté des arguments en faveur d'un tramway passant dans le secteur et reliant Dorval, Lachine et le centre-ville de Montréal via la station multimodale Lionel Groulx. Ces plans incluent également une branche passant par Lachine-Est et reliant la station Angrignon et desservant LaSalle.

Ces plans correspondent avec notre vision à long terme puisqu'un service élargi de transport en tramway bénéficierait grandement à la population locale des arrondissements de Lachine et LaSalle en plus de relier la municipalité de Dorval. L'inclusion d'une branche reliant LaSalle en plus d'une ligne Dorval-Lachine-Lionel Groulx serait bénéfique pour la connectivité locale et pourrait contribuer au désenclavement du quartier Saint-Pierre. Ces considérations concordent également avec les recommandations 5, 6 et 7 du présent mémoire.

Alors que les consultations publiques pour le projet grand Sud-Ouest sont terminées, nous considérons qu'une branche reliant Lachine et LaSalle au Métro Angrignon, comme mis en avant dans l'article de La Presse « *Le tramway de Lachine n'atteindra pas le centre-ville* » (Teisceira-

Lessard, 2024) pose éventuellement un enjeu de temps de parcours entre le domicile et l'activité lorsqu'elle est au centre-ville et donc de report de part modale de l'auto solo. Ces usagers du tramway devraient aussi composer avec un changement de mode tramway/métro.

Recommandation 8 : Que la CMM favorise le développement d'un réseau de transport en commun structurant direct entre Lachine et le centre-ville de Montréal, tenant compte des besoins actuels et futurs de Lachine et de LaSalle en considération d'une croissance importante de la population à moyen long terme tel qu'illustré dans les figures 1 et 2.

7. Critère 3.5.1

Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Le PMADR identifie bien plusieurs secteurs patrimoniaux d'intérêt métropolitain et le site du Canal de Lachine en est un majeur pour le secteur Sud-Ouest de Montréal. Cependant, il serait intéressant de reconnaitre le site de Lachine-Est comme un site à part entière pour sa valeur patrimoniale et historique en plus de reconnaitre les potentiels de développement et d'intégration patrimoniale du site. En offrant cette reconnaissance, la Ville de Montréal et la CMM devront intégrer au SAD le site de Lachine-Est comme ensemble patrimonial d'importance. Étant le berceau de l'industrie lourde canadienne, plusieurs vestiges du passé industriel du lieu se doivent d'avoir plus de protections et de reconnaissance patrimoniale.

La Ville de Montréal reconnait d'ailleurs déjà l'importance patrimoniale du site de Lachine-Est puisqu'il s'agit d'un aspect d'importance du programme particulier d'urbanisme de Lachine-Est, présenté en juin 2023. Les positions de la CDEC LaSalle-Lachine ont également été considérées dans l'élaboration du PPU de Lachine-Est et concordent avec les politiques d'intégration et de valorisation du patrimoine bâti de la ville de Montréal (CDEC LaSalle-Lachine, Möbius 4, 2017).

Recommandation 9 : Que la CMM intègre au PMADR le site de Lachine-Est comme site de patrimoine bâti d'intérêt métropolitain à part entière.

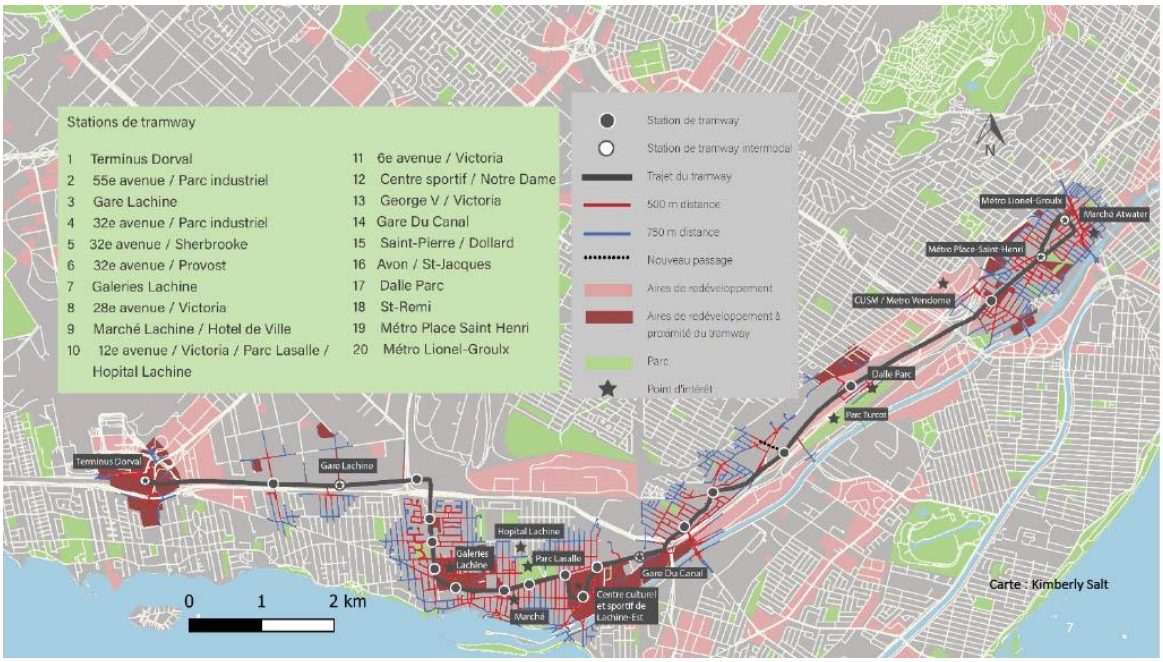

Figure1: Carte du projet de tramway proposée lors des consultations de l'ARTM par le GRAME (source: Kimberly Salt, GRAME, 2020)

Figure 2: Extension du tramway connectant LaSalle et Lachine-Est au centre-ville et à la station Angrignon (source : Kimberly Salt, GRAME, 2020)

8. Critère 3.5.2 :

Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

En reconnaissant le site de Lachine-Est comme un site de patrimoine bâti d'intérêt métropolitain, il va pouvoir bénéficier des mesures de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti. Les éléments de politique architecturale, de protection des percées visuelles, de programme de requalification ainsi que la stratégie immobilière en faveur de la protection du patrimoine (à des fins publiques) énoncée au critère 3.5.2 sont particulièrement d'importance pour le site de Lachine-Est. Nous croyons que l'application de ces mesures bénéficierait énormément à la protection patrimoniale du site.

Du même coup, le PMADR ne présente aucune mesure relative à la réhabilitation des sites patrimoniaux contaminés. Le site de Lachine-Est étant une friche industrielle, plusieurs contaminants, encore trop peu connus par le public, sont infusés dans les sols du site, présentant une barrière importante dans la réalisation d'un Écoquartier. Le programme de réhabilitation des terrains contaminés de la Ville de Montréal offrait une opportunité importante pour débuter le processus de décontamination des sols du site. Cependant, le programme n'accepte plus de subventions depuis décembre 2023. Il serait pertinent de discuter de l'intégration au SAD des municipalités de la CMM de mesures favorisant les efforts de décontamination des sites d'intérêt patrimoniaux.

Recommandation 10 : Que le PMADR intègre des mesures assurant un programme de décontamination des sites à intérêt patrimonial sujets à des projets de redéveloppement.

Références :

CDÉC de Montréal (2011), *Mémoire des CDEC de Montréal sur le projet d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Montréal*, Rapport déposé à la CMM en 2011 Non publié

CDEC LaSalle-Lachine, Möbius4 (2017) *Lachine est : Vision d'une communauté; grandes lignes du plan directeur,* Corporation de développement économique et communautaire de LaSalle-Lachine (CDEC LaSalle-Lachine) https://www.cdec-LaSallelachine.ca/_files/ugd/2df839_3f04a654f21c4d1f91c8862989348e04.pdf

Martel, E. (15 octobre 2024) « Je ne peux pas concevoir que rien n'a été fait », *La presse,* https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-10-15/securisation-de-l-echangeur-saint-pierre/je-ne-peux-pas-concevoir-que-rien-n-a-ete-fait.php

Psatha, E; Deffner, A; Psycharis, Y (2011) Defining the quality of urban life: Which factors should be considered?, 51st Congress of the European Regional Science Association: "New Challenges for European Regions and Urban Areas in a Globalised World", 30 August - 3 September 2011, Barcelona, Spain, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve

Strale, M. (2014). *The Cargo Tram: Current Status and Perspectives, the Example of Brussels. Sustainable Logistics, 245–263.* doi:10.1108/s2044-994120140000006010

Tabaichount, B; Lefebvre J-F et Salt, K. (2020) *Le Tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable*, Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-Le-tramway-centre-ville-Lachine-Dorval.pdf

Teiscera-Lessard, P. (31 août 2024) Le tramway de Lachine n'atteindra pas le centre-ville, *La Presse,* https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-08-31/projet-grand-sud-ouest/le-tramway-de-lachine-n-atteindra-pas-le-centre-ville.php